

T28278

2022

Almanah turistic '89

Cartea Dunării

RP

„Să dezvoltăm puternic spiritul revoluționar în muncă, în gândire, în toate domeniile, să acționăm cu hotărîre împotriva a tot ce este vechi și perimat, a ceea ce nu mai corespunde actualei etape și să promovăm cu îndrăzneală noul, ceea ce se afirmă ca o necesitate a dezvoltării societății, atît în ce privește forțele de producție, cît și în știință, în învățămînt, în cultură, în întreaga dezvoltare economico-socială“.

NICOLAE CEAUȘESCU

I 28278



100
- IUL. 2005

• III 2014

CTITORII DUNĂRENE

Dunărea a fost totdeauna o coordonată de referință în geografia, în istoria, în conștiința, în sufletul, într-un cuvânt — în existența neamului românesc.

De-a lungul a 1075 km, cît îmbrățează Dunărea din teritoriul țării noastre, marele fluviu întinde munți, dealuri și cîmpii, adună ape curgătoare și oglindește în apele sale așezări și locuri binecuvîntate de gîndirea și fapta oamenilor. Martora atîtor evenimente, atîtor transformări petrecute în decursul timpului, Dunărea părea singura etern neschimbătoare.

Dar iată că, acolo unde dintotdeauna Dunărea luneca „neînvinșă printre stîncile drepte ale Cazanelor”, pentru a forța apoi „Porțile de Fier, singurul loc unde vîiește ca o mare furtună depărtată” — cum scria geograful-poet George Vâlsan — acolo unde Apolodor din Damasc, arhitectul marelui Traian, îndrăznea să arunce peste apele inverșunate ale Danubiului arcurile celui mai mare pod al antichității, acolo, deci, la loc de gigantică înfruntare între ape, munți și oameni, a început, acum cîrcă două decenii, marea epopee a transformării însăși a destinului străbunului Danubiu, epopeea ctitorilor dunărene ale celei mai rodnice perioade din multmilenara istorie a acestor locuri, ctitoriile epocii ce poartă pe fronthispiciu numele emblematic al arhitectului României moderne socialiste.

Porțile luminii

Aici a fost „piatra de încercare”, aici biruința... În mai 1970, în prezența conducătorilor de

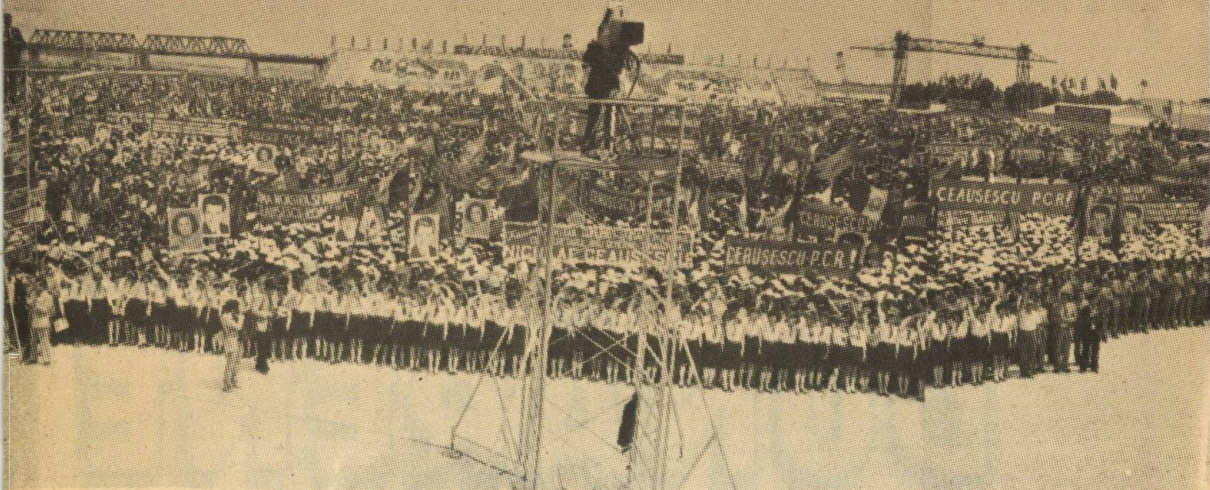
partid și de stat români și iugoslavi, era inaugurat Sistemul hidroenergetic și de navigație „Porțile de Fier”—I, prima mare hidrocentrală electrică de pe Dunăre, cu o putere instalată totală de 2.000 MW și o producție anuală medie de peste 10 miliarde KWh, un mare baraj zăgăzuind apele fluviului, ridicîndu-le nivelul cu circa 30 m și creînd un lac de acumulare de peste 110 km lungime. Porțile de Fier metaforice căpătau o replică reală, prin uriașele porți metalice ale ecluzelor asigurînd navigația fluvială sigură și rapidă. La numai cîțiva ani, în 1977, în aval de această grandioasă realizare, tot în prezența conducătorilor celor două țări se inaugura lucrările pentru realizarea „fratelui” geamăn — Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier—II. Șapte ani mai tîrziu, la 31 decembrie 1984 intîlul hidroagregat energetic al acestuia pulsa primii megawați-oră în sistemul energetic național, după ce două săptămîni înainte intrase în funcțiune ecluza românească. La 28 decembrie 1986, ora 17,50 a fost cuplat aici și cel de-al 8-lea grup energetic, de 27 MW, ajungîndu-se la o putere instalată de 216 MW.

Ctitoriile dunărene ale epocii NICOLAE CEAUȘESCU erau inaugurate simbolic și semnificativ prin aceste uriașe generatoare de energie și lumină, prin „Porțile luminii” de la Porțile de Fier. La toate aceste mărețe realizări înfăptuite prin munca entuziasată a întregului nostru popor, o însemnată contribuție de originală gîndire creatoare a adus frontul științei și tehnicii românești, condus și îndrumat direct de tovarăsa academician doctor inginer ELENA CEAUȘESCU.

Fluviul de oțel

În cadrul politicii și strategiei generale a dezvoltării dinamice și armonioase a economiei naționale, inaugurate de Congresul al IX-lea al partidului, industrializarea, realizarea platformelor industriale, ocupă un loc central. Dunărea, cu resursele sale energetice, de apă și cu posibilitățile de transport, era hărăzită, firesc, unui mare destin industrial, pe care partidul nostru, conducătorul său, n-au întîrziat să i-l asigure. Așa s-au născut amplele și modernele platforme industriale de la Drobeta-Turnu Severin, de la Turnu Măgurele și Giurgiu, de la Călărași, Brăila, Galați și Tulcea, cu marile lor șantiere navale, combinate chimice, metalurgice și siderurgice, cu porturile și vetrele cu foc continuu...

GALAȚI. Pe platoul de pe Dealul Smîrdanului, de la confluența Siretului cu Dunărea, s-a înălțat impetuos și impresionant cel mai mare combinat siderurgic al țării, un gigant în care muncesc mii de oameni, producînd anual milioane de tone de oțel și a cărui capacitate a crescut mereu, fiind astăzi de peste 4 ori mai mare decît în 1970, în prima etapă a existenței sale. Pe o arie de 1.679 hectare sînt amplasate unități industriale de însemnată republicană ca: Uzina cocsochimică, Uzina aglomerare-furnale (ale cărei dimensiuni sînt sugerate de cei 45 km de benzi transportoare, 17 mașini de introdus materii prime, 26 mașini de scos și 4 de transbordare), Uzina oțelării refractare (cu nu mai puțin de 30 de poduri rulante în dotare), Uzina de laminate plate (care laminează 120 mărci de



oțel în 300 de calități de table și benzi și 30.000 de sortotipodimensiuni!). Etapa a 2-a a dezvoltării gigantului siderurgic s-a încheiat în anul 1978, când capacitatea combinatului a ajuns la 7,2 milioane tone de oțel pe an, iar în anul 1985 se încheie a 3-a etapă, atingându-se parametrii proiectați ai capacității finale a combinatului, care a dat economiei naționale în acel an 3,2 milioane tone de coals metalurgic, 6 milioane tone fontă, 6,8 milioane tone oțel, 4,3 milioane tone laminate finite și pline.

XIII-lea al P.C.R., capacitățile de producție ale celui mai tânăr combinat siderurgic din România vor însuma 4 milioane tone de oțel pe an, situându-l în primele rânduri ale furnizorilor „piinii” industriei naționale.

Un fluviu de oțel își oglindește străfulgerările incandescenței în fluviul de ape...

Dar oțelul și apa Danubiului mai sînt înrudite și altfel. Printre cele mai prestigioase ctitorii dunărene din ultimii 20 de ani se înscriu, desigur, șantierele navale, care au situat România în

tului, care urmărește personal și îndeaproape crearea și dezvoltarea acestei subramuri industriale inedite pentru economia națională a României.

„Primii născuți” ai acestora vor fi cargourile de 4.500 tdw, pentru a se ajunge astăzi la cargouri multifuncționale, nave frigorifice, petroliere de 35.000 tdw, miniere de 55.000 tdw și deja amintite platforme de foraj marin, alte multe tipuri de nave fluviale și maritime. Tot aici s-au asigurat proiectele altor tipuri de nave, de la cele fluviale produse

„Prin dimensiunile, forța productivă și gradul ei înalt de tehnicitate, hidrocentrala de la Porțile de Fier poate fi considerată una dintre cele mai mari construcții de acest gen ridicate pînă acum în Europa. Zăgăzuirea apelor Dunării și transformarea forței lor în energie și lumină constituie o minunată demonstrație a capacității creatoare a omului, a uriașelor resurse de care dispune societatea socialistă pentru a asigura dezvoltarea accelerată a forțelor de producție, progresul omenirii, ridicarea gradului de civilizație și bunăstare al popoarelor”.

NICOLAE CEAUȘESCU

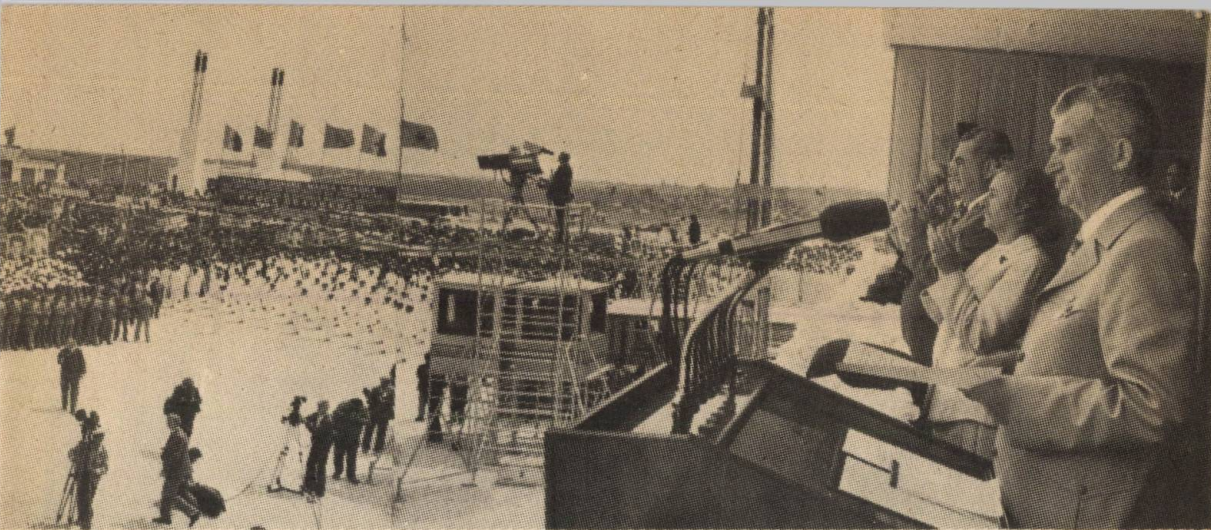
CĂLĂRAȘI. Istoria celei de-a doua cetăți a oțelului românesc de la Dunare — Combinatul siderurgic de la Călărași — a început la 4 iulie 1974, ora 10,15, cînd tovarășul Nicolae Ceaușescu i-a stabilit locul de amplasare. La ora 3,35, în noaptea de 17/18 noiembrie 1979, în preziua deschiderii lucrărilor celui de-al XII-lea Congres al P.C.R., este turnată prima sarjă de oțel de Călărași în anul 1990, potrivit sarcinii stabilite prin documentele Congresului al

tre țările cu prestigiu într-un domeniu reprezentativ pentru capacitatea și competitivitatea industriei românești, în general, aici realizîndu-se deopotrivă platforme de foraj marin sau porțile marilor ecluze dunărene.

Totul a început aici, la mila 80 (Galați), acum 22 de ani...

Un Institut de cercetări-proiectări navale — ICEPRONAV — asigură concepția unei producții navalistice moderne, în consens cu orientările programatice date de conducătorul partidului și sta-

în șantierele navale de la Oltenița ori Drobeta-Turnu Severin, la cele maritime produse îndeosebi la Brăila, Tulcea și chiar în Șantierele navale ale Constanței și Mangaliei. Saltul de la construcția navelor cu tonaje mici la uriașele miniere de 165.000 tdw — ca mineralierul „Comănești”, lansat recent la Șantierul naval din Constanța în prezența tovarășului Nicolae Ceaușescu — a contribuit determinant la dezvoltarea flotei maritime a României.



Punți peste ape și timp

Podurile, lucrări de artă inginerască, legind mal de mal, au răspuns totdeauna unor nevoi majore, imperioase. Așa a fost legendarul pod al lui Apolodor de la Drobeta, care lega cea mai nouă provincie a imperiului — Dacia Felix — de Roma imperială. Așa a fost, după 18 secole, podul inginerului Anghel Saligny, de la Cernavodă, care lega țara de poarta ei maritimă...

Era în 1970. Era la Giurgeni—Vadu Oii, unde o punte din oțel și beton se arcuia suplu, elegant, peste apele fluviului, asigurând circulația rutieră spre Delta Dunării și litoralul Mării Negre, racordând mai strins Dobrogea la dinamica nouă a vieții din restul țării. Și la un interval de numai 17 ani — răspunzând imperativei dezvoltării impetuoase a țării în toate zonele ei și în conexiune cu avântul raporturilor economice internaționale — o nouă și grandioasă operă de artă, replică modernă la podurile lui Saligny — complexul feroviar și rutier Fetești—Cernavodă. De fapt, două poduri pentru cale ferată dublă, cu câte două fire de circulație rutieră în console, cu patru estacade de acces și un tronson finalizat de 20 km din sectorul românesc al autostrăzii europene Nord—Sud.

Proiectate și construite în întregime după concepție românească și cu tehnica, materiale și tehnologii originale autohtone, podurile se impun, prin caracteristicile lor deosebite, ca realizări de vîrf pe plan mondial. Astfel **Podul Cernavodă** — cel mai mare

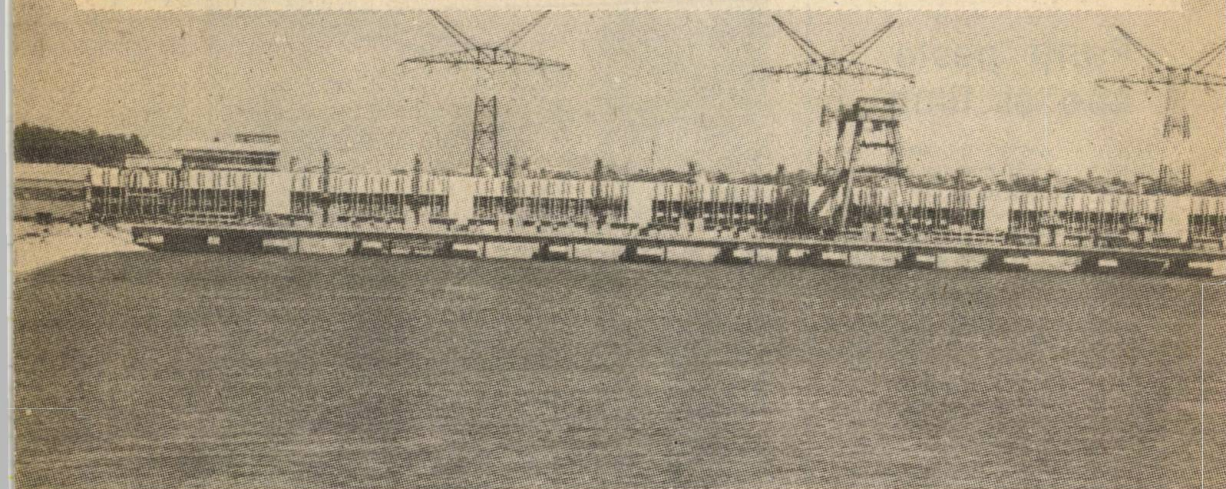
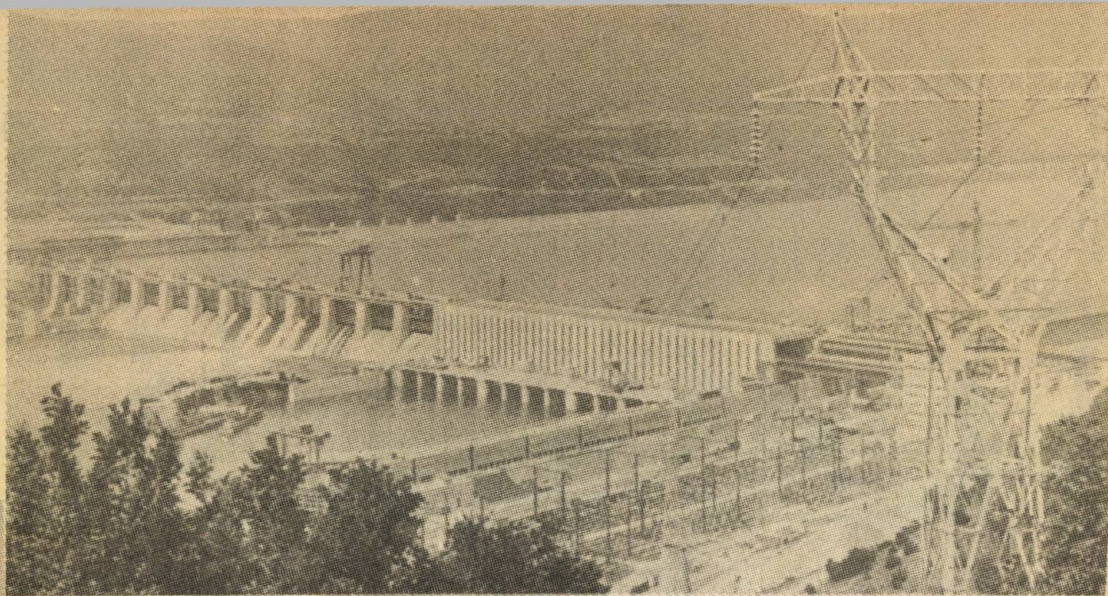


pod de acest fel construit în Europa — și **Podul Borcea** descongestionază traficul de cale ferată pe magistrala 800, cea mai aglomerată din țară, sporind capacitatea zilnică de transport cu 100 de trenuri și creșterea vitezei comerciale pînă la 160 km pe oră, îmbunătățindu-se radical traficul de materii prime, materiale și produse între principalele porturi maritime și restul țării.

Înca un vis împlinit peste timp...

Magistralele albastre

„Vor trece decenii, secole, milenii și multe din construcțiile de astăzi — și întreprinderi, și locuințe, și altele — vor fi fără îndoială refăcute pe o bază nouă. Dar peste secole și milenii, această nouă magistrală va rămîne permanent ca o amintire vie a forței creatoare a poporului român, a societății noastre socia-



liste, a generației noastre care am schimbat cursul Dunării, creîndu-i o nouă cale, va dăinui cît timp va dăinui și planeta noastră." Rostind aceste cuvinte, tovarășul Nicolae Ceaușescu sublinia sensurile înalte ale unei opere care se înscrisă, deopotrivă, în geografia, în istoria și în conștiința neamului românesc ca una dintre cele mai grandioase înfăptuiri ale sale din totdeauna.

Existînd multă vreme doar în sfera dorințelor utopice, al proiectelor fanteziste și al încercărilor sterile, nesuținute de o forță economică și capacitate tehnică reală, corespunzătoare, Canalul între Dunăre și Mare părea sortit să rămînă un vis. Dar, iată, la numai un deceniu după istoricul Congres al IX-lea al partidului potențialul nostru creator este altul, iar Canalul capătă o motivație economică precisă — navigația pe apă, cea mai ieftină,

poate prelua jumătate din traficul de mărfuri deosebit de intens între portul Constanța și restul țării, drumul Dunării spre Mare se scurtează cu 400 km! În fine, nu sînt de neglijat și efectele ecologice pentru o zonă aridă, ca urmare a irigațiilor și influențelor climatice naturale, ca să nu mai vorbim de dezvoltarea așezărilor din zonă, a orașelor-porturi Cernavodă, Medgidia, a orașelor în devenire — Basarabi, Poarta Albă...

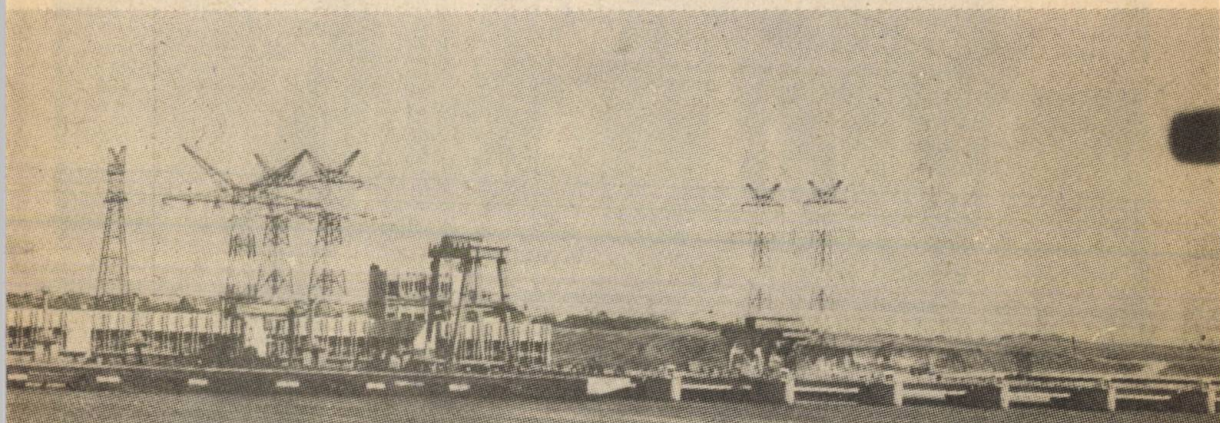
Acestea sînt rațiunile. Și acestea faptele...

● Canalul a fost inaugurat de tovarășul Nicolae Ceaușescu sîmbătă, 26 mai 1984, începînd cu ora 8,47 ● Proiectul complex al canalului cuprinde 10.000 proiecte separate și peste 33.500 detalii de execuție ● Lucrările Canalului Dunăre—Marea Neagră sînt demarate în trimestrul IV al anului 1975, din inițiativa și

sub directă îndrumare a secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu ● Canalul începe din apropierea podului Cernavodă, urmează cursul străvechiului rîu denumit de romani Axios și de turci Cara-su (apă-neagră) prin Medgidia și Basarabi, traversează satul Straja, lacul Agigea și — după 64,2 km — deșeuzează în Mare în noul port maritim și fluvial Constanța-Sud. Nivelul de adîncime al apelor canalului este între minim excepțional 6 m, minim 7 m, normal 7,50 m și maxim 8,50 m, iar lățimea este între 70 m pe valea Carasu și 90 m în zona de platou, permițînd navigația fluvială în două sensuri. Pot naviga pe canal convoaie din 6 baraje de pînă la 3.000 t fiecare și nave maritime de 5000 t, cu pescaj de 5,50 m și viteză maximă de 9 km/h. Canalul este ecluzat la capete, cu ecluze gemene, avînd

*„Orice om de bună-credință care privește la tot ce s-a realizat în patria noastră, la transformarea însăși a geografiei României – prin marile lucrări de construcții, de înnoire a orașelor și sate-
lor, prin lucrările vaste de irigații, prin realizarea Canalului Du-
năre-Marea Neagră – poate să constate ce forță creatoare are
un popor care a scuturat pentru totdeauna asuprirea și inegali-
tatea, a devenit stăpîn pe bogățiile naționale, pe destinele sale
și își făurește în mod conștient propriul său viitor.”*

NICOLAE CEAUȘESCU





fiecare 310 m lungime și o lățime de 25 m, cu porturi de așteptare în amonte și aval • Canalul are trei porturi la Cernavoda — două de așteptare și unul industrial, cu o capacitate de 1 milion tone pe an și posibilități de dezvoltare pînă la 7 milioane tone; la Medgidia — portul fiind conceput pentru 11,5 milioane tone pe an și la Basarabi — prevăzut a avea o capacitate de 0,7 milioane t/an.

Pentru realizarea canalului s-au atins volume de muncă unice la noi în țară și rar consemnate pe plan mondial. Astfel au fost excavate peste 300 milioane m.c. și s-au turnat 4 milioane m.c. de betoane; s-au executat taluzări de protecție de peste 4 milioane m.p. S-au construit 87 km de cale ferată și 167 km de drumuri noi sau restabilite • Lucrarea a durat opt ani și jumătate, canalul fiind clasat conform normelor C.E.E.—O.N.U. în clasa VI-a, cea mai mare clasă atribuită canalelor interioare. • Canalul Panama (81 km) a fost

realizat în 28 de ani, la un volum de excavații de 160 mil. m.c. și 3,9 mil. m.c. beton turnat • În perioada de vîrf au funcționat 7.000 de mașini și au lucrat 30.000 oameni, cu o dotare tehnică cuprinzînd 510 excavatoare, 488 buldozere, 177 macarale auto și 70 macarale turn, 40.000 de autobasculante ș.a.

**„...O mărturie
vie a forței
și capacității
creatoare
a poporului
român...”**

Acestei grandioase ctitorii a Epocii Nicolae Ceaușescu i se adaugă încă nenumărate altele • Canalul Poarta Alba — Midia Navodari, încă 30 de km de magis-

trala albastră • Canalul București—Dunăre, în lungime de 72 km, care va asigura irigarea a peste 100.000 ha și redarea pentru agricultură a 57.000 ha prin drenare și desecare, apă potabilă pentru 4,5 milioane locuitori condiții de agrement ș.a. • Remodelarea urbană a unor așezări dunărene ca: Drobeta—Turnu Severin, Giurgiu, Calarași, Galați, Braila și Tulcea, ca să amintim în primul rînd resedințele de județ, la care se adaugă multe altele ca: Moldova Nouă, Orșova — complet reamplasată, Calafatul, Corabia, Turnu Magurele, Zimnicea, Oltenița, Fetesti, Cernavoda și Hirsova, Măcin, Isaccea, Chilia Veche, Sulina ș.a. care cunosc o permanentă înflorire economico-socială, o înnoire arhitectural-edilitară, o creștere a calității vieții oamenilor de la Dunăre, sub semnul progresului și civilizației socialiste.

I. BUTNARU

1944—1989

24 August 1944

Nr. 11

ROMÂNIA LIBERĂ

23 AUGUST 1944 RASTURNAREA REGIMULUI HITLERIST DIN ROMANIA

Declarația Comitetului Central
al Partidului Comunist
din România

DECLARAȚIA
GUVERNULUI

"România Liberă" încetează de a mai fi un ziar ilegal. De trei ani toată această trăește și luptă. Scrisă în timpuri tipărită în hrube, împărțită noaptea din om în om, pe sau mână, România Liberă a stat cu a sa-ga dreptul de a purta ca pe un singur numele său în-
dubit în țară.

Se va și scrie că România Liberă a fost ziarul și că a fost ziarul...

Consistent în poziția sa de ziar ilegal, România Liberă a fost ziarul și că a fost ziarul...

MEMORIILE FORUL AUGUST

În viața popoarelor sînt evenimente care, prin înfrîurirea profundă pe care o exercită asupra cursului istoriei acestora, prin orizonturile largi pe care le deschid mersului lor pe calea progresului și civilizației, se încrustează adînc și nepieritor în paginile marii cărți a trecutului, iar timpul, în implacabila lui curgere, departe de a le estompa contururile, le pune mereu mai mult în lumină semnificațiile și înțelesurile, decisiva lor însemnătate pentru viitorul patriei. Pentru poporul român un asemenea eveniment îl constituie revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă, de la declanșarea căreia se împlinesc, în 1989, patru decenii și jumătate.

Prin țelurile sub semnul cărora s-a desfășurat, prin obiectivele imediate și de perspectivă pe care și le-a propus, prin forțele sociale și politice pe care le-a angajat în desfășurarea sa, actul istoric de la 23 August 1944 se situează firesc în cununa celor mai bune tradiții de luptă ale poporului român și îndelungatului, sublimului său efort de a-și apăra libertatea și integritatea patriei, dreptul său de a-și orîndui viața potrivit legitimele sale interese și aspirații. Revoluția română din august 1944 își are izvorul, într-adevăr, în neostoita sete de dreptate și libertate a poporului, în voința sa fermă de a-și modela prezentul și viitorul așa cum dorește, de a fi singur stăpîn pe

soarta sa. S-a exprimat atunci, în fapte memorabile, această înaltă și statornică năzuință ce străbate veac după veac istoria românească, năzuința din care s-a nutrit puterea oamenilor meleagurilor românești de a se ridica mereu deasupra vitregiilor cu care i-au încercat vremurile; este aceeași năzuință care a făcut ca pe întreg cuprinsul patriei să nu fie practic palmă de pămînt care să nu vorbească despre o eroică și dîră confruntare cu cei ce-au călcat cu gînd dușman pămîntul românesc, să nu fie locuri care să nu fi fost stropite din belșug cu sînge cald de străbuni; este aceeași năzuință ce a încălzit neconștient inimile românești, a oțelit brațele fiilor acestui popor, dîndu-le tăria nu numai de a înfrunta pe cotropitori, ci și de a relua adesea viața de la capăt, refăcînd așezările pîrjolite, ogoarele arse. 23 August 1944, punînd încă o dată pregnant în lumină asemenea adevăruri, rămîne o mărturie nepieritoare a tăriei pe care o dau unui popor conștiința justeței cauzei sale, iubirea pentru vatra strămoșească, atașamentul față de marile valori ale patriei, simțămîntul demnității naționale, hotărîrea de a birui orice vicisitudini, oricît de grave ar fi acestea.

Insurecția națională armată prin care s-a declanșat în august 1944 revoluția română a reprezentat, deopotrivă, încununarea eroicei lupte antifasciste a poporului român din deceniul al patru-

„Marea demonstrație de la 1 Mai 1939, desfășurată sub semnul unității, al Frontului Unic dintre comuniști și socialiști, a evidențiat cu putere hotărîrea eroiceii noastre clase muncitoare de a se opune fascismului și politiciii de război, de a apăra interesele naționale supreme ale României.”

NICOLAE CEAUȘESCU

lea al acestui secol, a mișcării de rezistență anti-hitleristă din perioada dictaturii antonesciene. Cu deosebire după instaurarea nazismului la putere în Germania, în țara noastră avuseseră loc ample bătălii social-politice cu caracter antifascist, în cadrul cărora sute și sute de mii de oameni ai

muncii dăduseră glas urii lor împotriva fascismului, hotărîrii de a se opune cu toate puterile acestuia spre cîrma țării. În șiragul acestora un loc distinct îl ocupă prin caracterul său impunător și combativ, prin marile sale lecții și învățăminte, demonstrația antifascistă și antirăzboinică de la 1 Mai 1939 din București, în organizarea și desfășurarea căreia un rol de seamă a revenit tovarășului Nicolae Ceaușescu, tovarăsei Elena Ceaușescu. Larga opoziție față de fascism, constituirea unor structuri organizatorice antifasciste la scară națională, desfășurarea unor eroice manifestații împotriva fascismului au făcut ca România să fie una dintre ultimele țări în care s-a instaurat dictatura fascistă și aceasta numai în condițiile în care statele fasciste deveniseră practic arbitri ai situației politice și militare pe continentul european. Odată cu acest moment au fost grav afectate istorice cuceriri ale poporului, pentru izbînda cărora luptaseră generații după generații: integritatea, unitatea și independența patriei române. Trupul țării a fost sfîrtecat, prin dictatul impus țării la Viena, o numeroasă populație românească fiind aruncată sub dominația horthystă și supusă unei prigoniri similare cu anii cei mai întunecați ai evului mediu. În țară intraseră forțele Wehrmachtului, instituindu-se o ocupație militară abia deghizată. Armata țării fusese aruncată în războiul antisovietic. Primejdii de moarte amenințau însăși ființa poporului și a statalității sale.

Dar forțele sănătoase ale neamului, toți cei cărora le erau aproape de inimă idealurile acestuia, viitorul patriei, s-au ridicat la luptă. Profund cunoscător al marilor tradiții de luptă ale poporului

Coloană de prizonieri germani în centrul Bucureștilor



„Intrarea României în războiul antifascist, alături de Uniunea Sovietică și celelalte țări ale coaliției antihitleriste, a avut un puternic ecou internațional și a fost salutăată ca un eveniment de importanță deosebită pentru desfășurarea victorioasă a luptei pentru zdrobirea fascismului. Presa din vremea aceea aprecia că acțiunile României au dus la prăbușirea întregului front hitlerist din Balcani și la scurtarea cu 6 luni a războiului, subliniind că alăturarea României coaliției antihitleriste a avut loc în condițiile când încă nu se precizase soarta războiului, când nu apărea clară victoria asupra Germaniei fasciste.“

În numele acestor idealuri, partidul a acționat pentru concentrarea pe o platformă unică de luptă a tuturor forțelor politice patriotice, democratice, antifasciste, sudînd treptat în jurul său cea mai amplă coaliție politică din istoria de pînă atunci a patriei. S-a realizat, astfel, unitatea de voință și acțiune a poporului, care s-a dovedit atunci, ca de altfel, de atîtea alte ori de-a lungul istoriei naționale, factorul hotărîtor al victoriei, temelie izbinzii.

APELUL COMITETULUI CENTRAL
al Partidului Comunist din România

For a full and complete record of the
history of the city of New York.

Treasure is mostly here within impurities and
similar richness.

Organizații va în comitate de fabricii în an-
dicașia viitoare de țară. Sarcini va în ge-
nială pândirele.

Alinași din fabricii pe inginerii se scrie
pentru înv. pentru îndepărtarea oricărui act de
indiferență.

Impartirea si in sfarsit a compariilor si
reintegrarea la paritate cu restul grupului
de studiu al tuturor membrilor grupului.

Continued Control of Foreign Commerce and the
Security of United States Interests in Foreign Investments
and Assets

Constant Potentials

... ..

Istoricul evenimentelor din România din august 1944 au reprezentat unul dintre momentele decisive ale celui de al doilea război mondial; prin acțiunea sa din acel moment, prin participarea cu întregul potențial militar, economic și uman la războiul antihitlerist — ceea ce l-a situat pe locul patru între popoarele coaliției antinaziste — poporul român a contribuit la scurtarea duratei marii conflagrații mondiale cu peste 200 de zile, la apropierea marelui zile a Victoriei de la 9 Mai 1945.

11



Intrarea trupelor române în Oradea

ARMATA ROMÂNĂ LICHIDEAZĂ ULTIMELE REZISTENȚE NEMȚEȘTI

— Comunicatul Marelui Stat Major —

Marele Stat Major al Armatei a dat următorul comunicat:

Operațiunile de lichidare a ultimelor rezistențe germane aflate pe teritoriul național, au continuat la Teliu în zona petroliferă, în jur de Plocești, la Slobozia și Călărași cum și la Orșova, făcându-se alți numeroși prizonieri și capturându-se pradă de război.

În urma acțiunilor executate de trupele noastre la Nord Est de Brașov și Vest de Arad, trupele germano-maghiare care pătrunseseră în puncte izolate pe teritoriul nostru, au fost respinse peste frontieră.

Pe Dunăre, în urma unei lupte între vedetele rapide române și germane, au fost scufundate 3 vedete inamice, capturându-se numeroase vase de transport.

cuprinsul românesc, fiind astfel racordate la pulsul unei vieți economice dinamice toate zonele țării. S-a purtat o neabătută luptă pentru perfecționarea organizării și conducerii vieții sociale, făurindu-se în această perioadă un cadru democratic larg, care asigură condiții pentru ca fiecare dintre fiii țării să ia parte activă și nemijlocită la elaborarea și înfăptuirea programelor de dezvoltare multilaterală a patriei. O vastă activitate politico-educativă și-a propus și își propune să determine transformări profunde în conștiința oameni-

lor, să înlăture mentalitățile învechite, să edifice un om nou, constructor conștient și devotat al noii orânduiri. Un om adânc pătruns de înaltele sale răspunderi sociale, un om al osmozei depline dintre gând și faptă, gata să-și pună toate resursele de energie și puterile creatoare în slujba propășirii României socialiste. S-a priment din temeliile înfățișarea așezărilor patriei, s-au realizat ample lucrări constructive ce-au modificat însăși geografia românească, fiecare în parte și toate la un loc vorbind despre forța economiei naționale, despre uriașul potențial creator al unui popor liber, singur stăpîn pe soarta sa. Toate aceste profunde transformări pe plan politic, economico-social și cultural-educativ au realizat acea sudură de aur a conștiințelor care a conferit unității național-statale trainice temelii, tărie de nezdrunțat.

Toate aceste mărețe realizări sînt asociate, în inima și conștiința poporului, de gîndirea și activitatea tovarășului Nicolae Ceaușescu, acest adevăr fiind cel mai grăitor exprimat de însăși numele pe care poporul l-a dat acestor ani eroici — „Epoca Nicolae Ceaușescu”.

Timpul, se spune cu îndreptățire, sporește aura evenimentelor mărețe. Anii care au trecut, din august 1944, confirmînd pe deplin acea istorică opțiune a poporului, au dat, prin mărețele înfăptuiri ale poporului, o nouă strălucire zilei în care s-a declanșat revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă, deschizîndu-se nou și rodnic făgaș mult milenarei existențe a poporului român.

SILVIU ACHIM

DE CE
DUNĂREA ?

Zicînd Dunărea, zicem poporul român. Chestiunea nu-i doar temporal-spațială. Nu-i vorba doar de apartenența noastră la Dunăre, la bazinul carpato-danubiano-pontic, cum spunem îndeobște. Chestiunea e de leagăn și de destin. Atestatul dăinuirii la Dunăre îl dau, în cazul nostru, nu doar veacurile, domnitorii, bornele de istorie. Atestatul dăinuirii la Dunăre îl dă Dunărea însăși. Ea este Martorul. Ea este Muma noastră ca popor riveran. Curge spre noi, din adînc de vreme, tălăzuind, zicerea din popor (consemnată în culegerea lui Vasile Alecsandri, „Poezii populare“):

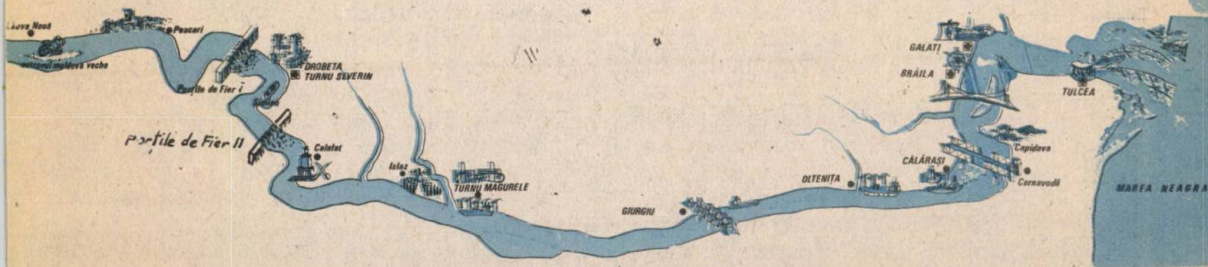
*Dunăre, mamă vitează
De cînd lumea-mi stă de pază
Ea mă scaldă, mă-ntărește
Ea mă-ncinge și mă crește*

*Sufle, treacă vîntul rău,
Treacă peste capul meu!
Eu cu Dunărea sînt una,
Batem timpul și furtuna.*

Dunărea este Marele Notar al Timpului Românesc. Dunărea este Ocheanul departevăzător. Dunărea e Veghea noastră cea de toate veacurile. Din zarea Dunării, viața românească poate fi privită pînă în straturile insondabile ale copilăriei lumii, pogorînd pe fusul vremii pînă în imemorial și anistoric, interviuînd (la o adică) ursitoarele mitologice. Ne-am născut și format ca popor la Dunăre. Fabulosul arbore de apă a cărui mîndră coroană răcorește – magnific evantai – o mare parte a Europei. E un arbore a cărui umbră o regăsești în cer. Pe pămînt sînt doar isprăvile arborelui fluid, veșnic pelerin, căraușul Europei. Ce cară el? Colburi aluvionare, mărfuri, istorie, civilizație europeană, idei continentale, destinele multor popoare. Istoricii au ales o verticală – columna lui Traian – pe care o consideră (metaforic) actul de naștere al poporului român. Este dreptul meu de vișător să-i dezic, sugerînd ca atestat al ființei noastre na-

ționale o altă columnă, infinit mai veche, mai glorioasă, care îi închipuie pe români la scara veșniciei: orizontala Dunării. E drept și bine și frumos să ne raportăm necurmat la această sfîntă și nepieritoare columnă, care nemurește prin harurile sale opt țări riverane. România este țara predestinată și de apoteoză a Dunării, să nu uităm asta pînă în vecii vecilor! Pontul Euxin – Marea Neagră este pedestalul fluviului-columnă, în timp ce limesul danubian românesc devine seiful tuturor energiilor pe care Dunărea le-a acumulat în drumeția sa transeuropeană: corp fluvial, navigabilitate, putere electrică, aplomb constructiv, pește, porturi, civilizație multinațională ș.m.d.

Sîntem, așadar, copiii Dunării! Ea e „lu-poaica“ din legenda genezei neamului. Ea ne ține la sîn. Ea este „cordonul ombilical“ – **funie de mătășă/împletită în șase** – care ne ține ancorați în timpul și spațiul veșniciei, condamnați la statornicie de vatră și lucrare de sine și pentru sine. Așa ne-a găsit Alexandru Macedon, cuceritorul lumii, cînd (în anul 335 î.e.n.) a ordonat oștilor sale să treacă Dunărea pentru a afla ce se petrece la nord de fluviu, la „barbari“: a descoperit cîmpia geto-dacică acoperită de grîne care depășeau oastea călăreață, îți deschideai drum cu sulita, adică un pămînt binecuvîntat, bine lucrat, aflat în stăpînire a unei seminții nerăzboinice, obse-dată de viețuirea pașnică și lucrare de stup înlăuntrul hotarelor sale, deci nu plana nici o primejdie la nord de imperiu, s-a convins împăratul, a suspendat raidul la Istru și, după două zile, s-a îndreptat spre alte zări ale lumii, vecinul de miazănoapte nu credea în zeul Marte, el credea în grîu, în nemurire și în Zamolxe... Așa ne-a găsit alt „cuceritor“ (sosit nu cu sabia, cu agerimea minții lui), Publius Ovidius Naso, exilat la Tomis, care a scris aici „Tristețe“ și „Ponticele“, s-a împrietenit cu băștinașii, le-a în-vățat limba și îndătinările, lăsînd o strălucită mărturie despre seminția trăitoare la Istru, de neclătinat și de neîngenunchiat, care și-a făcut din fluviu un scut... Acest scut este evocat de Eminescu în „Scrisoarea III“, care vedea în rezistența româ-





nească la Dunăre condiția supraviețuirii noastre ca popor și - cum s-a adeverit de atâtea ori! - condiția supraviețuirii civilizației europene în fața tăvălugului semilunei, a osmanlicului oprit la Dunăre de un popor viteaz... Cu această conștiință istorică dunăreană ne rostuiam azi, conferind fluviului nostru de viață și moarte ctitoriile pe care acesta le merită cu prisosință: canalul Dunăre-Marea Neagră, hidrocentrale, trafic continental, porturi deschise spre toate zăările lumii, șantiere navale născătoare de corăbii echipate la nivel mondial, poduri dunărene - aripi de pescăruși devenite punți de argint între două maluri - și, nu în ultimul rând, o capitală devenită port la Dunăre: București. Sînt pecețile dobîndite de marele fluviu în anii socialismului, zestrea cu care îl înavuțim, cu recunoștință și dragoste confraternă, la final de secol și de mileniu, adică îi conferim Dunării „podoabele” cu care să pătrundă - solemn, demn, mîndru, majestuos, cu magnificență - în Mileniul Trei.

Noi, lucrătorii cu cuvîntul, n-avem (cred) alt mod mai nimerit de a ne îndeplini multe îndatoriri față de Dunăre decît să o ROSTIM drept și curat și convingător, făcîndu-i un portret pe măsură. Este ceea ce am încercat în acest **Almanah turistic**, numit, de astă dată, și „Cartea Dunării”. Ea, Cartea, povestește aventura fluviului nostru continental de la izvoare pînă la vărsare în marea cea mare, fiind - din acest punct de vedere - o posibilă carte de vizită și, totodată, o carte de bună vecinătate cu toate țările pe care le udă și le înavuțește. Parcurgînd aceste pagini, cititorul va face, ne place să credem, o drumeție dunăreană de tip enciclopedic, deloc exhaustivă, însă

agrementată cu tot ceea ce redacția, bibliotecile, specialiștii, instituțiile avizate și oamenii de bine ne-au putut furniza: informații... cu sacul, iconografie din toate timpurile și toate... vîrstele Dunării, pățanii pe fluviu, credibile și... incredibile. O Dunăre istoriată, cu bătlăii, oști în desant și zăngănit de arme, alta cu nave de agrement, alta cu șlepuri, alta cu musafiri vestiți, alta cu nepoștii eșuați la Dunăre, un fluviu (și el necesar) de cifre, de măsurători, de parametri, de „cote”; Dunărea marilor noștri bărbați (Eminescu, Antipa, Titulescu, Jean Bart, Saligny, Ivanovici), o Dunăre în flăcări, o Dunăre inundată, o Dunăre romantică, o Dunăre plînsă, o Dunăre cu ris fluvial, pățanii în văzduhul dunărean, pățanii pe luciul apei și pățanii subacvatice, chemarea la apel a (mai) tuturor orașelor dunărene, vagabondaj de... inimă albastră prin țările riverane, întîmplări și apariții insolite la Dunăre (banditul Terente, legenda-lu lorgu lorgovan, Monstrul de la km. 47, zeul Zamolxe), muzica, poezia și jocurile dunărene, flora și fauna, oștirile de pești și paradisul de păsări, magnifica și atotodihnitoarea Deltă.

Fiecare își va găsi, promitem, Dunărea dorită, sperată, visată, Dunărea pe care o merită. Va trece multă apă pe Dunăre și cititorul va fi neostenit, promitem, din nou, să dorească să deschidă iar și iar „Cartea Dunării”, o **carte de minte, inimă și drumeție**. Și, nu uitați esențialul: multe izvoare sînt pe lumea asta, dar puține devin fluvii! Cu această spusă, toți cei care trag ... la rame în această „corabie de vis” vă urează: ceas bun și lectură bogată.

POP SIMION

DUNĂREA, răboj de istorie națională

Cîtă dreptatea avea marele om de știință Gri-gore Antipa cînd, referindu-se la marele fluviu scria: „De Dunăre — ca și de Carpați — se leagă întreaga viață a poporului nostru; ea este partea care ne ține în contact cu popoarele din apusul și centrul Europei și tot ea ne deschide calea largă a Oceanului pentru schimbul produselor țării și muncii poporului, cu produsele țărilor celor mai îndepărtate”.

Făcînd legătura cea mai directă între Europa Centrală și Orient, fluviul constituie o adevărată axă a comerțului european. Poziția sa geografică, lungimea și numeroșii afluenți, imensitatea bazinului pe care-l formează explică rolul însemnat pe care l-a avut și îl deține Dunărea în comerțul mondial. Pe calea Dunării, prin Marea Neagră, prin Mediterana și Canalul de Suez, drumul spre Indii este mai scurt de trei ori și jumătate. De asemenea, trecînd prin Marea Mediterană și Marea Neagră și apoi pe Dunăre, acest drum face legătura cea mai scurtă cu marile orașe din centrul Europei.

Dunărea a avut, de asemenea, o mare însemnătate strategică și militară, fiind ori graniță și barieră de apărare, ori cale de penetrație, pe văile ei a numeroase expediții militare. Nu o dată, în decursul timpului, țărmurile Dunării au constituit teatrul unor războaie crîncene și aproape de fiecare dată Dunărea românească și gurile fluviului n-au fost cruțate. Istoria consemnează că lupta pentru stăpînirea gurilor Dunării a fost o cursă în care, de-a lungul timpului, au intrat grecii, romanii, cetățile italiene, turcii, austriecii, rușii, iar în epoca modernă și alte mari puteri europene.

Din cete mai vechi timpuri, malurile Dunării de Jos au fost locuite de geto-daci. Acest lucru este atestat și de Strabon, care scria: „Cursul superior al fluviului poartă numele de Danubius și curge în principal prin țara Dacilor; cursul inferior, pînă la Pontul Euxin și pînă la vecinătatea geților, este numit Istros”. Scriitorul grec Arrianus arată și el, în lucrarea „Anabasis”, următoarele, referindu-se la expediția lui Alexandru cel Mare, din 335 î.e.n., împotriva geților: „Alexandru hotărî să treacă Istrul împotriva geților care locuiau dincolo de rîu”. Cînd acvila romană poposește la Dunăre, fluviul devine graniță între Dacia și Imperiu. Hotar puternic și cale greu de trecut, Dunărea va fi folo-

sită din plin de geto-daci în luptele lor cu romanii. Dar, în încheștarea de forțe ce are loc aici, pe malurile Dunării, între armatele celor doi conducători, Traian și Decebal, primul reușește, după două războaie, să pună stăpînire pe Dacia și deci pe o însemnată porțiune a Dunării.

În regiunea carpato-dunăreano-pontică s-a format poporul român, rezistînd cu bărbăție valurilor și furtunilor, care veneau și treceau pe teritoriul său, el rămînînd legat pentru vecie de Dunăre și de Carpați. O dată cu formarea și consolidarea statelor feudale românești de sine stătătoare și independente, Muntenia și Moldova, crește rolul Dunării, ea servindu-le atît ca arteră de navigație, cît și ca hotar de apărare. Marele voievod Mircea, conștient de însemnătatea fluviului pentru apărarea antiotomană, va urmări să mențină stăpînirea asupra Dunării, pînă la gurile sale; în 1402, Mircea cel Mare, cu sprijin moldovenesc și transilvănean, a luat în stăpînire Chilia, alungînd de aici pe negustorii genovezi. Moldova a practicat și ea un comerț activ pe Dunăre, avînd propria-i flotă.

Pătrunderea turcilor în Europa va antrena mari pericole și dificultăți pentru țărilor riverane la Dunăre. Sub Mohamed al II-lea, turcii continuă cucerirea bazinului Mării Negre și apoi încearcă să pună stăpînire pe cetățile de la gurile Dunării; le va pune stavilă, o bună perioadă de timp, Ștefan cel Mare; dar, în cele din urmă, Chilia a căzut în mîinile Semilunii. După bătălia de la Mohacs, din 1526, cînd Ungaria este înfrîntă și transformată în pașalic, Dunărea Mijlocie intră și ea sub dominația turcilor. Deținînd în mîinile lor poarta de intrare și ieșire din Marea Neagră, strîmtorile Bosfor și Dardanele, precum și cetățile de la gurile Dunării, turcii reușesc treptat să controleze aproape întreaga navigație pe fluviu. Și totuși, sub conducerea unor voievozi străluciți, țările române s-au mai ridicat la luptă contra dominației otomane, apărînd drepturile lor asupra Dunării și continuînd să se folosească de fluviu, atît ca zid natural de apărare, cît și ca mijloc de legătură cu popoarele vecine sau altele mai îndepărtate.

După un secol și jumătate, Austria — sprijinită de Polonia — reușește să oprească armata otomană sub zidurile Vienei și, prin Tratatul de la Karlovitz, Turcia cedează o parte din teritoriile cucerite, făcînd și o retragere de pe cursul mijlo-

ciu al Dunării. Dar regiunea Mării Negre și gurile Dunării încep să intereseze în această perioadă și imperiul țarist, care, prin Tratatul de la București, încheiat cu Poarta otomană în 1812, anexează regiunea dintre Prut și Nistru, devenind, în acest fel, prin Basarabia, riveran la Dunăre. Poarta nu și-a respectat obligațiile asumate prin „capitulații” față de țările române. Perioada care urmează cunoaște o intensificare a rivalităților ruso-turce, soldată cu războaie sângeroase purtate de cele mai mult ori pe teritoriul țărilor române, devastate din nordul Carpaților și pînă la Dunăre.

Acestea sînt condițiile în care — după înfrîngerea revoluției române de la 1848—1849, prin intervenția brutală a armatelor marilor imperii reacționare vecine — izbucnește războiul Crimeei, dintre Rusia, pe de o parte, și Turcia, ajutată de Anglia, Franța și Sardinia, pe de altă parte. În urma acestuia, la pacea negociată la Paris, în 1856, se naște chestiunea Dunării și, ca un corolar, problema unirii principatelor române într-un singur stat. La sfîrșitul războiului Crimeei, prin hotărîrile Congresului de la Paris, principiile libertății de navigație pe fluviile internaționale vor fi extinse și asupra Dunării de Jos, creindu-se Comisia Europeană a Dunării, organism internațional

mutații sensibile. Problema orientală, acest însemnat „nod gordian” al politicii europene, revine din nou pe prim plan. În cadrul complex și contradictoriu al situației internaționale, România, așezată la confluența sferelor de influență și interese ale marilor puteri, va căuta să folosească contradicțiile dintre acestea, spre a putea să-și păstreze integritatea sa teritorială și să obțină independența deplină — obiectiv pregătit de înțelegerea sa dezvoltare socială și economică anterioară.

Conștientă că independența sa nu trebuie și nici nu putea fi obținută prin pertractări între marile puteri, care ori nu puteau, ori, mai ales, nu doreau s-o realizeze, România va acționa cu toate forțele sale pentru a-și dobîndi independența prin luptă directă împotriva Imperiului Otoman. Odată cu izbucnirea războiului ruso-româno-turc, Dunărea va deveni teatrul unor sângeroase lupte. La 9 mai 1877, România își proclamă în mod solemn independența deplină, intrînd în război împotriva turcilor. Luptele încep în zona Dunării. Prin lupta comună a ostașilor români și ruși și a detașamentelor de patrioți bulgari, războiul va lua sfîrșit prin înfrîngerea Turciei. Armata română și-a adus o contribuție hotărîtoare la înfrîngerea marilor gar-



*Scufundarea monitorului turcesc „Duba Seify” lîngă Brăila
(acuarelă de D. Știubei, colecția Muzeului Militar Central)*

nal, care avea menirea să contribuie la îmbunătățirea condițiilor tehnice de navigație la gurile fluviului și să se opună tendințelor dominatoare ale Rusiei și Austriei.

După unirea principatelor române, la 24 ianuarie 1859, guvernele domnitorului Alexandru Ioan Cuza au acordat o atenție deosebită problemelor danubiene, îmbunătățind în mod substanțial condițiile de navigație între Galați și Turnu Severin. În deceniile 8—9 ale secolului al XIX-lea raportul de forțe în Europa între marile puteri cunoaște

nizoare turcești la Vidin, Plevna și Smîrdan. Tratatul preliminar de la San Stefano și apoi cel de la Berlin consfințeau și pe plan internațional independența României și unirea Dobrogei, străvechi teritoriu românesc, cu patria mamă. Totodată, România era repusă în drepturile sale legitime de stăpînă a gurilor Dunării, statul român independent devenind membru al Comisiei Europene a Dunării.

România își va apăra, în perioada care va urma, drepturile sale la Dunăre, acționînd pentru res-

pectarea libertății comerciale pe Dunăre, pe care o dorea liberă de orice ingerințe ale marilor puteri, deschisă efectiv comerțului internațional, intereselor tuturor popoarelor.

După ce Balcanii vor deveni teatrul a două războaie, în 1912 și 1913 — la ultimul participând și România, acesta fiind încheiat cu Pacea de la București — popoarele întregului continent european sînt puse la noi și teribile încercări, prin izbucnirea primului război mondial. Odată cu deschiderea ostilităților, prin atacarea Serbiei de către Austro-Ungaria, Dunărea devine din nou teatrul de înfruntare între beligeranți. Navigația nu a fost însă întreruptă pe Dunărea de Jos, în primii ani ai războiului, datorită neutralității României. După doi ani de neutralitate, în august 1916, România a intrat în război de partea Antantei, care promitea satisfacerea dezideratului unității naționale. Victorioasă la început, armata română va fi nevoită să se retragă, ducînd lupte grele, pentru ca apoi să obțină marile izbînzii împotriva trupelor Puterilor Centrale la Mărăști, Mărășești și Oituz. Prăbușirea Imperiului țarist și schimbarea situației militare a României, care rămăsese singură în fața trupelor vrăjmașe cotohotoare, a dus la încheierea păcii de la București cu Puterile Centrale, prin care acestea își asigură dominația lor pe Dunăre pînă la vărsarea fluviului în Marea Neagră. Planurile germane și austro-ungare în privința Dunării n-au putut deveni realitate, monarhia bicefală prăbușindu-se sub loviturile popoarelor asuprite. Înfrîngerile suferite în vara și la începutul toamnei anului 1918, pe toate fronturile, de către armatele Puterilor Centrale și ale aliaților lor, lupta socială și națională a popoarelor asuprite, însuflețite și de victoria Marii Revoluții Socialiste din octombrie, au pus capăt primului război mondial.

În condițiile istorice de la sfîrșitul războiului, cînd se prăbușiseră imperiile țarist și austro-ungar, cînd se formaseră sau își desăvîrșiseră unitatea noi state, unele din ele riverane la Dunăre, România — care își realizase dezideratul său de unitate națională — a desfășurat o intensă activitate politico-diplomatică la Conferința de pace de la Paris și apoi la Conferința Internațională în

problema Dunării, din anii 1920—1921, pentru a se stabili acestui mare fluviu al Europei un regim de libertate a navigației în conformitate cu principiile dreptului internațional. Dar regimul Dunării, stabilit după primul război mondial, a avut încă un caracter contradictoriu, el nesatisfăcînd exigențele și drepturile suverane ale statelor riverane. De aceea, în 1936, ministrul de externe al României a cerut la Conferința internațională de la Montreux desființarea Comisiei Europene a Dunării, care aducea grave prejudicii drepturilor suverane ale României la gurile fluviului. Regimul Dunării va fi modificat în cadrul Conferinței de la Sinaia, din august 1938, cînd statul român a intrat în drepturile sale de singur riveran al gurilor fluviului.

În perioada celui de al doilea război mondial, Dunărea va fi din nou obiect de dispută între marile puteri, Germania asigurîndu-și o bună perioadă de timp dominația asupra întregului fluviu. Regimul politico-juridic al Dunării intra într-o nouă etapă, în care principiile de drept internațional ale libertății de navigație și ale egalității de tratament au fost înlocuite cu arbitrarul și bunul plac al autorităților naziste. Acestei perioade deosebit de grele i s-a pus capăt prin înfrîngerea statelor fasciste; România și-a adus o contribuție importantă, după actul revoluționar de la 23 August 1944, participînd cu întregul său potențial material și uman la victoria împotriva Germaniei naziste.

Statele riverane vor stabili un nou regim politico-juridic al Dunării, regim care prevede libertatea completă de navigație pentru navele comerciale, egalitatea de tratament a pavilioanelor, respectarea independenței și suveranității fiecărui stat în apele sale teritoriale. Colaborînd intens în domeniul economic și cultural, al navigației și comerțului, statele bazinului dunărean au făcut din acest mare fluviu un mijloc de întărire a prieteniei între popoare, de pace și securitate pe continentul european.

prof. dr. IULIAN CÂRTĂNA
dr. ILIE SEFTIUC

Desen de N. Grigorescu din campania 1877-1878



FLUVIUL DE PE COLUMNĂ



Scenele a doua și a treia de pe Columnă, cu imaginea zeului fluvial Danubius (dreapta)

În lunga și dramatica narațiune ce deapănă pe Columna lui Traian povestea celor două războaie, cu dacii, Dunărea ocupă doar spațiul citorva scene. Cum, după opinia unor exegeți, narațiunea ar avea la bază chiar *Comentariile* lui Traian la raz-

boaiele cu dacii, (care nu s-au pastrat), ori probabil *Gelica*, lucrarea memorialistică a lui Titus Statilius Crito, medicul personal al împăratului, prezent și el în campaniile dacice, programatorul scenelor iconologice a cerut sculptorilor nu mai mult decât

impresiile ori evenimentele dunărene presarate în aceste scrieri disparute.

Dunărea apare chiar în primele imagini. Vase încărcate, ancorate la cheiul unui port (scena II după numerotarea propusă de C. Cichorius), ne arată că fluviul e

Trupele romane trec Dunărea pe un pod de vase (scena a IV-a)



liniștit, deși ne aflăm în luna martie sau poate aprilie (25 martie 101 e.n. este data începerii primului război dacic). Apele sînt figurate pe basorelief prin linii valurite, tehnica descriptivă folosită și în decorația ceramică. Fluviul fusese în acea primăvară blînd. Traian nu consemnase probabil nimic impresionant în *Comentarii*, nici medicul său, iar sculptorii s-au conformat acestor impresii, descriind un țarm fără zbucium de valuri.

Fluviul e calm și neamenințător pentru că Danubius, zeul acestei ape, este favorabil romanilor și ține valurile în friu. Zeul Danubius, care apare în scena a III-a, va fi prima dintre cele cinci personificări identificate pe Columnă. Întruchiparea antropomorfă este cea a unui bărbat cu bustul gol, ieșit din valuri, cu ca-

flora specifică fluviului simbolizat. O asemenea reprezentare poate fi văzută pe o emisiune de sesterți și ași, monede bătute cu prilejul inaugurării podului de la Drobeta, unde zeul Danubius, cu o cunună de trestie pe cap, înconjurat de stufăriș, sta culcat pe stînga și se sprijină pe o amforă, în timp ce cu celalalt braț atinge protector o corabie. Această modalitate de personificare a riurilor s-a păstrat și perpetuat de-a lungul timpului. O întâlnim și la fîntîna barocă a celor patru riuri (1648—1651) din Piața Navonna din Roma, proiectată de Bernini la comanda papei Inocențiu al X-lea, unde Dunărea e mai neliniștită și are gesturi retorice. Motivul zeilor fluviai a pătruns și în pictură, Rubens îl folosește în tabloul intitulat: *Cele patru continente* (1615), aflat la

ce privi, iar ochii noștri vor fi încințați de desfășurarea solemnă a legiunilor romane. Aproape toți comentatorii au subliniat valoarea documentară a basoreliefurilor. Descrierea realista a personajelor și obiectelor a permis identificarea și atestarea diverselor formațiuni ale armatei romane, ale însemnelor militare, ale vestimentației și ale felurilor arme ori obiecte.

În desfășurarea poveștii de pe Columnă, care rezumă în imagini cîțiva ani de război nemilos, Dunărea e o scenă unde apar din cînd în cînd personajele principale. E de fapt mai mult o scenă triumfală pe care se perindă numai legiuni victorioase. O singură dată fluviul e locul unei drame amare, a morții. Dar pe un monument slăvind un împărat roman triumfător, cei ce mor, ori



Un monument dramatic: dacii și aliații lor trec Dunărea în Moesia Inferioară, dar mulți dintre ei se înecă în fluviu (scena XXXI)

pul descris în profil ca pe efigiile de pe monede, cap împodobit de barbă și plete abundente, încununat cu o coroană de trestii. Dacă sculptorii au respectat convenția de reprezentare a riurilor așa cum a fost ea impusă de alegoria mitologică — adică personificarea riurilor printr-un bărbat, totdeauna bătrîn — ei au încălcat totuși convenția iconografică tradițională. Aceasta recomandă ca zeii fluviilor să fie descriși în poziție de plutire, culcați pe o parte, cu un braț sprijiniți de o amforă și însoțiți de fauna și

Kunsthistorisches Museum din Viena, unde pictorul preia formele antice în personificarea continentelor (forme feminine) și cele masculine în descrierea divinităților fluviale (Dunărea, Gangele, Nilul, Rio de la Plata).

Scenele a IV-a și a V-a întălesc trecerea Dunării. Fluviul, dominat de podul de vase, este doar un semn simbolic, și pe Columnă nu va avea niciodată un alt rol. Desfășurările grandioase de peisaj, cu perspective profunde, vor apărea în artă mult mai târziu. Dar deocamdata avem

pot să moară, sînt numai dușmanii Romei. Clipele unui dezastru le trăiesc dacii și aliații lor în scenele XXXI-XXXII, care descriu trecerea Dunării de către aceștia, în ampla ofensivă organizată de Decebal în Moesia Inferioară, ca să-i oblige pe romani să se retragă din Dacia. Sculptorii basoreliefului au realizat o punere în scenă cu adevărat dramatică, unde oamenii și caii se luptă împreună să nu fie înghițiți de ape. O trecere tragică, pentru mulți loc al morții. Unii dintre exegeții războaielor dacice situează ac-



Traian se imbarcă la Drobeta și va cobori pe Dunăre împreună cu trupele pentru a participa la confruntare cu Dacii din Moesia inferioară (scena XXXIII).

țiunea în iarna anilor 101—102 e.n. și presupun existența unui pod de gheață, prea subțire din cauza temperaturilor puțin scăzute, gheață care s-a rupt. Aceasta este doar o supoziție, imaginile de pe Columnă nu confirmă un fluviu înghețat. Ca și în alte episoade, sculptorii tratează pe dușmanii Romei într-un fel aparte: îi așează în registre suprapuse, sugerând o oarecare panică și dezordine. E totuși o scenă dramatică, frumoasă prin mișcările niciodată uniforme ale personajelor și ale călăreților roxolani, acoperiți și ei și caii în zale solzoase, în plină cavalcadă (în dreapta imaginii, sus).

Am putea vorbi și de o Dunăre a corăbiilor. Călătoriile inchipuite ale navelor fluviale de pe Co-

lumnă se numără poate printre cele mai spectaculoase scene imaginate de Apollodoros din Damasc, presupusul programator iconologic al narațiunii. Liburne îl călătoresc pe împărat spre țelurile sale războinice împreună cu cohorta pretoriană (scenele XXXIII—XXXV). Le însoțesc nave de transport cu puntea largă, ceva mai scurte, și un ochi atent va descoperi cu ușurință (scena XXXIV) încărcătura lor, caii și mărfurile, protejate în alt vas de un acoperiș. Apele sînt favorabile împăratului, ușurează chiar treaba vișlașilor așezați pe două rînduri, dar împăratul e grăbit iar vișlașii încearcă să mulțumească nerăbdarea lui. E atîta ordine scenografică în aceste imagini, încît privitorul

stie că ei se îndreaptă spre o victorie.

În sfîrșit, podul peste fluviu... Capodopera inginerască a lui Apollodoros din Damasc ocupă un loc dezamăgitor de modest în narațiunea Columnei. Un simplu semn simbolic, fundal pentru lăbația ce o face Traian. Dar ceea ce nu proslăvește Columna, vor preaslăvi Analele.

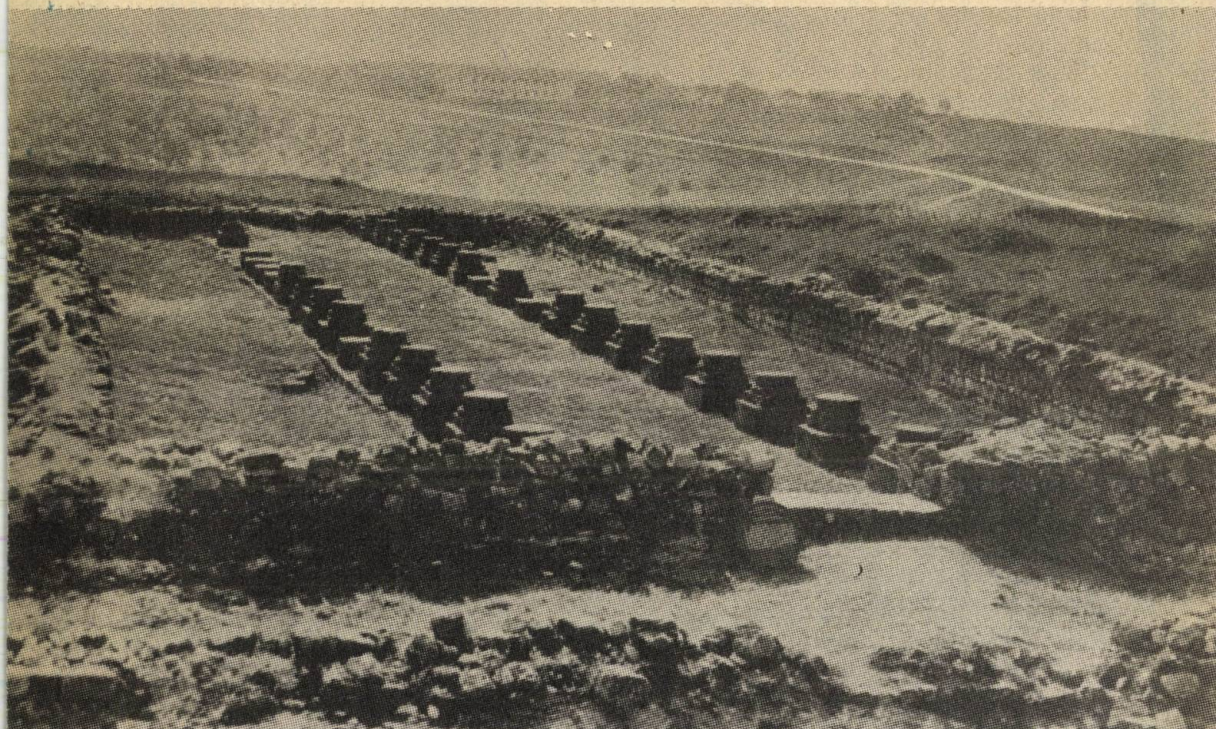
Că orice limita depasită, Dunărea e uitată de sculptorii basoreliefurilor pînă la urmă. Timpul lucrează în favoarea Romei iar granițele ei se întind dincolo, departe de fluviu. Teatrul istoric al Columnei e absorbit de evenimentele ce se petrec în alte locuri. Munții au luat locul fluviului.

CORNEL BOZBICI

Călătoria lui Traian pe Dunăre, așa cum și-au imaginat-o sculptorii Columnei (scenele XXXIV—XXXV).



DOBROGEA,



Vestigiile basilicii (sec. IV-VI e.n.) din cetatea Tropaeum Traiani (Adamclisi)

stăvechi pământ romănesc

Situată la întretăierea căilor de comunicație dintre nord și sud, est și vest, a vecinătății mării și a unuia dintre cele mai mari fluvii ale Europei – Dunărea, Dobrogea a avut din cele mai îndepărtate timpuri o viață istorică bogată... Formele de relief, care cuprind masive și culmi muntoase joase, podșuri, terase de abraziune, fluviale și maritime, cîmpii aluvionare, deltaice și lacustre, vâi și depresii, toate integrate unei unități morfostructurale specifice, au creat acel mediu prielnic desfășurării celor mai diverse activități omenești, încă din cele mai vechi timpuri. Vestigiile arheologice numeroase, așezări și necropole, unelte, arme, vase și podoabe răsar la tot pasul, amintind de civilizațiile înfloritoare cîndva, dar pe care vicisitudinile istoriei nu le-au ocolit.

Străbatem, prin „tunelul timpului”, sute și mii de ani, epoci și „culturi” care și-au pus adînc amprenta în pămîntul dobrogean și ajungem, după moartea marelui rege Burebista, să studiem destinul regiunii, odată cu instaurarea stăpînirii romane.

O epocă înfloritoare

Urmărind cu perseverență cucerirea bazinului inferior al Dunării, romanii au reușit să-și întindă stăpânirea aici fie atrăgând de partea lor unele virturi conducătoare locale, fie zdrobind rezistența altora. În anii 28-27 î.e.n., după ce înfring pe Dapyx, Roles și Zyraxes - „regi” locali, romanii își extind puterea asupra întregii regiuni. Dominația lor în Dobrogea va dura mai bine de șase secole, răstimp în care se desfășoară și se desăvârșește procesul simbiozei daco-romane, element definitoriu al poporului român.

În epoca romană, linia Dunării dobrogene a fost întărită considerabil. Au fost aduse aici două legiuni - a XI-a Claudia, cu sediul la Durostorum și a V-a Macedonica, cu sediul la Troesmis. Aceștia li se adaugă numeroase trupe auxiliare, precum și flota de pe Dunăre - **Classis Flavia Moesica**. Forța crescândă a geto-dacilor, constituiți în timpul lui Decebal într-un stat puternic, însemna un pericol permanent pentru romani, o stavilă în calea expansiunii lor. De aceea împăratul Traian (98-117 e.n.) reia vechiul plan al lui Caesar de a cucerii Dacia. De numele lui Traian și Decebal se leagă eroica epopee a războaielor daco-romane din 101-102 și 105-106, despre a căror desfășurare stau mărturie **Istoria romană** a lui Dio Cassius și neprețuitele vestigii arheologice atît de importante pentru înțelegerea procesului etnogenetic românesc: **Columna Traiană** de la Roma și **Monumentul triumfal Tropaeum Traiani** de la Adamclisi. Acesta din urmă a fost ridicat între 106-109 e.n. pe locul unei singeroase înfruntări din iarna anului 101-102, cînd împăratul Traian a reușit să dea aliaților lui Decebal o lovitură de grație, după ce el însuși se aflase la un pas de dezastru. În apropierea celebrului monument s-a dezvoltat așezarea Tropaeum Traiani, care avea să devină cu timpul unul dintre cele mai importante orașe ale Dobrogei antice.

După victorie, Traian se ocupă intens de organizarea Daciei, dă o mare atenție organizării militare a **limes**-ului (= frontieră) dunărean și pontic într-un climat favorabil dezvoltării vieții economice și culturale. Provincia cunoaște, mai apoi, sub dinastiile Antoninilor și Severilor o mare înflorire, prilejuită de așa-zisa **Pax Romana**, din secolul al II-lea e.n. Izvoarele literare dar în special cele arheologice, epigrafice și numismatice stau mărturie despre atenția deosebită de care s-a bucurat acest hotăr. Descoperirile arheologice relevă existența unei susținute activități constructive romane în întreaga Dobroge. Dintre cele aproape 50 de cetăți, în afara orașelor litorale Histria, Tomis și Callatis, care cunosc o adevărată renaștere, putem aminti înfloritoarele centre ale **limes**-ului dunărean: Durostorum, Sucidava, Altinum, Sacidava, Axiopolis, Capidava, Carsium, Beroe, Troesmis, Arrubium, Noviodunum, Aegyssus, ori cele aflate în interiorul regiunii, ca Civitas Ausdecensium, Tropaeum Traiani, Ulmetum, Libida etc. Progresele din Moesia Inferior se remarcă și sub împărații dinastiei Severilor - de fapt ultima mare perioadă de înflorire a Dobrogei romane. Aceasta este ilustrată, printre altele, de numeroase monumente arheologice și artistice descoperite mai ales în ultimele decenii. Fără să putem stăruia aici asupra lor, precizăm doar că numeroasele complexe funerare de la Constanța, Mangalia și Hirșova - unele cu adevărat monumentale, ori reprezentative pentru ritualul funerar antic - coifurile de paradă și

Lăcaș de cult în complexul rupestru de la Basarabi (sec. IX-XI e.n.)

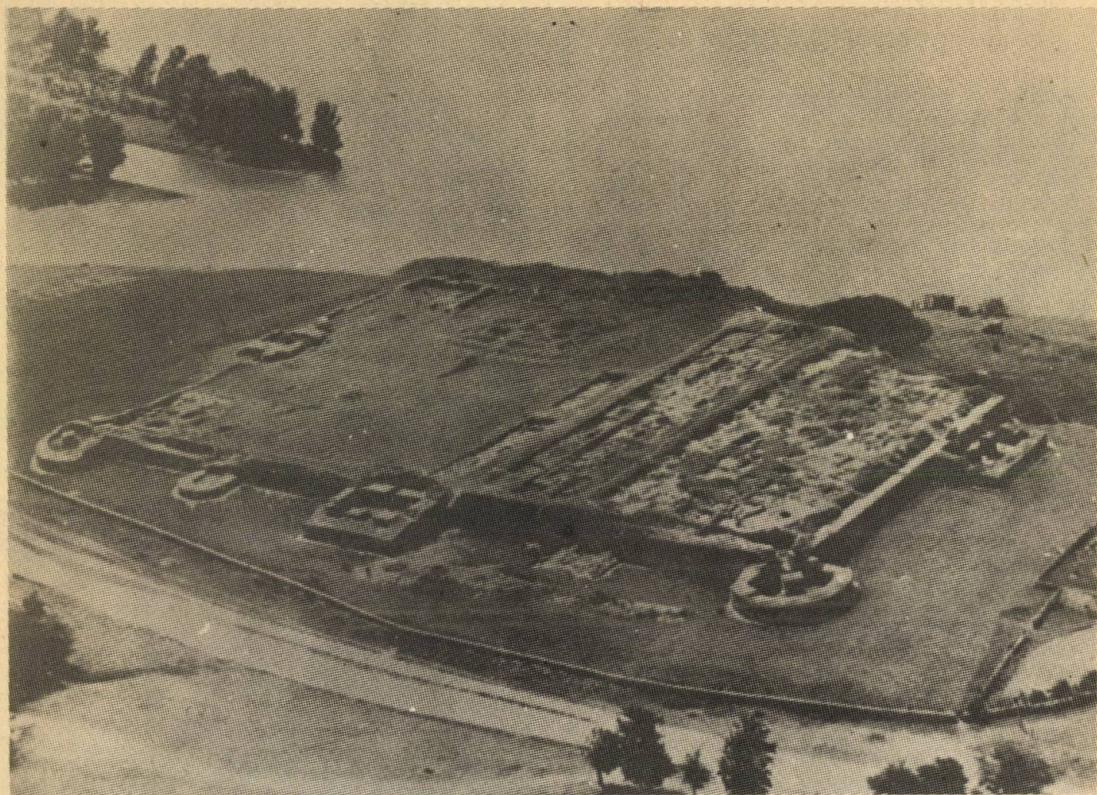


Ruinele puternicei cetăți de la Enisala (sec. XII-XIV e.n.)



Latura de vest a zidului cetății Tropaeum Traiani.





Urmele zidului de incintă și ale turnurilor cetății Capidava

vasele, de bronz cu valențe artistice de la Ostrov și Hirșova, **Terra sigillaria** cu chipuri umane de la Bugeac, Greci și Constanța, numeroase piese sculpturale și arhitectonice ori monumente epigrafice - datează din această perioadă. Pentru nivelul înalt al artei romane dezvoltate și în Dobrogea putem menționa, între altele, și cunoscutul tezaur de sculpturi de la Tomis - din care se detașează șarpele Glykon, Fortuna cu Pontos, Isis, dubla reprezentare a zeiței Nemesis.

Mijlocul secolului al III-lea e.n. a reprezentat pentru romani începutul unei perioade de grele încercări social-politice și militare. În anul 248 o puternică coaliție din goți, carpi, taifali, vandali etc. atacă și devastează Dobrogea. În anul 269 o nouă coaliție formată din goți, heruli, gepizi, bastarni ș.a. atacă Moesia Inferior; este atacat și Tomisul care, ca și în alte rânduri, rezistă. **Limes**-ul se reface în repetate rânduri iar viața își urmează cursul.

Cel care are meritul de a fi adoptat măsuri radicale, de remediere a situației precare a Imperiului roman este Dioclețian (284-305). În noua organizare, Dobrogea devine provincie a **diocezel Thracia**, cu numele Scythia, iar reședința este orașul Tomis. Pentru apărarea noii provincii au fost create două legiuni speciale: Legio I Iovia și Legio II Herculeia. Împărații se ocupă în mod constant de refacerea și întărirea fortificațiilor de pe **limes**, ca și de întreaga rețea urbană a provinciei. În timpul lui Constantin cel Mare (306-337) și a urmașilor săi au fost realizate multe construcții publice și particulare, între care se evidențiază marele edificiu cu mozaic de la Constanța, mormintul pictat cu reprezentări de valoare artistică excepțională, descoperit în luna februarie 1988, în același oraș, ori zidul de incintă al

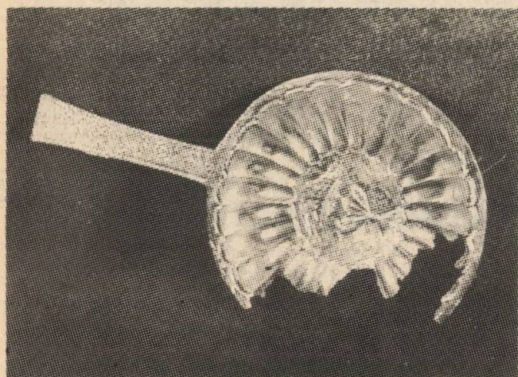
cetății Tropaeum Traiani de la Adamclisi. Regiunea constituie un adevărat factor de iradiere culturală, cu precădere a creștinismului, în nordul Dunării. În Dobrogea au fost descoperite până în prezent peste 20 de basilici, între care se remarcă marea basilică de la Tomis (cu dimensiunile de 48,10 x 23,45 m), ori basilica cu cei patru martiri de la Niculițel. Lăcașelor de cult amintite li se adaugă recent tezaurul de 17 vase de argint de practică euharistică din secolele IV-VI e.n. de la Izvoarele (Sucidava Moesiă), mormintele cu inscripții și simboluri de cult de la Callatis și Cernavodă, termele de la Tomis, Histria și Dinogetia, etc. Manifestările artistice din Dobrogea, în ciuda numeroaselor perioade de restrîns în care s-au dezvoltat, dau imaginea vie a înfloririi romanității în această provincie. Grijă pentru buna organizare militară, legată inerent de fortificații, s-a extins - la fel ca în perioada anterioară - și asupra drumurilor, întotdeauna bine întreținute și reparate. Descoperirile de la Noviodunum, Capidava, Axiopolis, Sucidava, Durostorum etc demonstrează strînsele legături cu capitala Imperiului - Constantinopol - și o intensă activitate economică. Dar în această vreme apar la Dunărea de Jos kutrigurii, anții și slavii. Un mare pericol îl reprezentau triburile de bulgari, care, venind din părțile nordice ale Mării Negre, înaintează în jurul anului 640 spre gurile Dunării și întreprind atacuri pustiitoare, pentru ca mai târziu, în 679-680, să se stabilească în Peninsula Balcanică. Stabilirea lor în Balcani este rezultatul neputinței Imperiului bizantin de a face față acestor masive deplasări sau infiltrări de populații. Totuși, autoritatea Imperiului se păstrează asupra celei mai mari părți din Dobrogea, inclusiv asupra gurilor Dunării. Pentru lungi perioade de timp această autoritate se

transformă în stăpînire efectivă, care readuce vechea civilizație romană, evoluată sub noua înfățișare, bizantină, la Dunărea de Jos.

Continuitatea legăturilor cu Imperiul bizantin

După crearea formației statale bulgaro-slave la sud de Dunăre, pe teritoriul Imperiului bizantin, fosta provincie Scythia Minor continuă să fie considerată parte integrantă a Imperiului. Bizanțul procedează la o radicală înnoire socială, politică și culturală, ale cărei începuturi aparțin împăratului Heraclius (610-641). Reacția față de pericolul din afară duce la organizarea **themelor** (circumscripții administrativ-militare conduse de un strateg dependent direct de împărat). Formațiunea statală bulgară nu includea thema Sciției (respectiv Dobrogea), reușind doar să se interpună pentru o vreme între ea și statul bizantin. Linia dunăreană, țărmul mării și văile mai fertile constituiau teritoriile populației romanizate, trăind în așanumitele „Romanii”. Un indiciu pentru identificarea unor astfel de centre pe teritoriul Sciției Mici de altădată îl constituie păstrarea pînă astăzi, fie sub forma lor originală, evoluată în decursul timpului, fie traduse mai târziu în limba slavă veche sau turcă a mai multor nume de localități antice (Constantia = Constanța; Boreo = Băroi; Durostorum = Dîrstor, Dorostolon; Carsium = Hirșova; Altinum (Altina) = Oltina; Novovicus = Enisala etc.).

Prezența bizantină la Dunărea de Jos este dovedită de izvoarele istorice – și menționăm aici dispusele aprinse din secolul al X-lea cu Rusia kieviană,

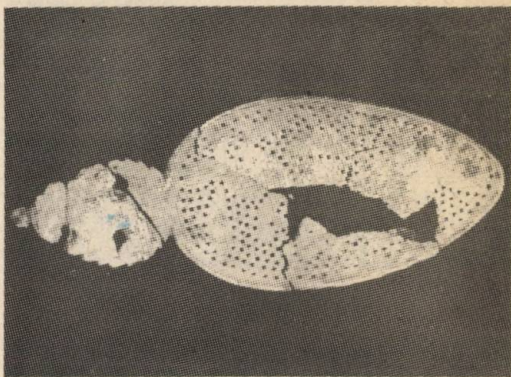


Pateră de argint din tezaurul de la Izvoarele (Sucidava Moesica, sec. IV-V e.n.)

la vremea cînd aceasta, în alianță cu bulgarii, amenința cu ocuparea regiunii – precum și de cele arheologice. Pe lîngă obișnuita ceramică bizantină s-au descoperit numeroase unelte, monede și mai ales sigilii ale unor strategii din secolele VIII-IX. Continuitatea locuirii autohtone în Dobrogea, în secolele VIII-IX, este dovedită, printre altele și de cimitirele de la Nalbant, Gîrlita, Castelu, Rasova, Istria – Capul Viilor, Satu Nou, Canlia. Pericolul tot mai mare pentru Imperiul bizantin, provocat de prezența primului tarat bulgar, determină pe energicii împărați Ioan Tzimiskes (969-976) și Vasile al II-lea Bulgaroctonul (976-1025) să întreprindă acțiuni hotărîte împotriva lor. Primul tarat bulgar este desființat. Teritoriul dintre Dunărea de Jos și Marea Neagră reintră definitiv în componența Imperiului. Se procedează toto-

dată la noua organizare administrativă, militară a teritoriului, reconstituindu-se **thema Paristrion sau Paradunavon**. Timp de peste două veacuri, între 971-1186, stăpînirea bizantină, în pofida presiunilor exercitate de neamurile migratoare ale pecenegilor, uzilor, cumenilor, se menține aici cu autoritate. Sub protecția sa, populația locală – românii – își desfășoară neîntrerupt activitatea în cadrul relațiilor de tip feudal, înfruntînd numeroase vicisitudini. Descoperirile arheologice și numismatice de la Ostrov și Păcuilui lui Soare, Canlia, Izvoarele, Cernavodă, Capidava, Dinogetia, Isaccea, Mangalia, Constanța, Histria etc. fac dovada perenității etnice românești, ce demonstrează o evoluție neîntreruptă. În afara unor cetăți de pe vechiul **limes**, refăcute și repuse în funcțiune (Dorostolon, Axiopolis, Capidava, Carsium, Troesmis), apar altele noi (Păcuilui lui Soare – punct naval bizantin și oraș deosebit de înfloritor, identificat relativ recent cu celebra Vicina), Preslavul Mic și Chilia în zona gurilor Dunării etc. Aceluși sistem defensiv i se integrează valul mare de pămînt și valul de piatră dintre Cernavodă și Constanța ca și valurile din zona Niculițel.

Cultura epocii cunoaște manifestările specifice. Între cele mai reprezentative monumente ale epocii se înscrie complexul rupestriu de la Basarabi din secolul X-XI (format din locuințe, carieră de exploatare cretă, morminte și șase lăcașe de cult săpate în masivul de cretă, cu numeroase inscripții și simboluri religioase ori laice incizate pe pereți). Adăugăm bisericuțele de la Dinogetia și Niculițel din secolele XI-XII, precum și ulciorul amforoidal din secolul al X-lea de la Capidava, pe care au fost incizate alfabetul grecesc (în dispunerea inversă de la **omega la alfa**), chrisma, precum și semnătura meșterului olar – PETRE – sub forma în care se pronunță și astăzi în



Strecurătoare de argint și...

limba română. În timpul împăratului Alexios Comnenul (1091-1118), forțele feudale de la Dunărea de Jos ajunseseră la un nivel de dezvoltare într-atît de înalt încît devin manifeste veleitățile de autonomie ale unor căpetenii locale ca Tatos, Sestlav și Satza. Perioadele de progres alternează cu altele de regres, provocate de atacurile barbarilor și de crizele din imperiu. În aceste condiții, negustorii italici – venețieni și genovezi – ajung cu timpul să instituie un adevărat control asupra tranzacțiilor comerciale bizantine și să se infiltreze în treburile lor politice, inclusiv în Dobrogea.

Între 1186-1187 are loc răscoala Asăneștilor condusă de Petru și Asan împotriva bizantinilor, la care participă populația valahă din sudul Dunării, dar care primește și ajutorul masiv al românilor și cu-



*...cană trilobată (oinochoe),
din același tezaur*



*Edificiul roman cu mozaic
(sec. IV-VII e.n.) de la Constanța*



manilor din nordul fluviului. Succesele răscuțaților obligă Imperiul să recunoască, în 1187, independența și hotarele statului Asăneștilor în nord-estul Bulgariei, cu numele inițial de „Valahia” și cu reședința la Tirnovo. Însă și după această dată flota bizantină va controla țărmul maritim și gurile Dunării. În vremea domniei fratelui mai mic Ioniță (1197-1207), zis și Kaloian, „regele valahilor și bulgarilor”, statul său va avea un rol însemnat în echilibrul european. Sub Ioan Asan al II-lea (1218-1241), statul Asăneștilor își va institui autoritatea și asupra Dobrogei. Creație a locuitorilor de pe ambele maluri ale Dunării, acest stat a reprezentat o treaptă importantă pe scara evoluției istorice a românilor. Ascensiunea sa a fost întreruptă de atacurile tătarilor, care în 1241 trec în sudul Dunării, provocând distrugerii de proporții. Dar, după trecerea furtunii, Dobrogea va cunoaște o dezvoltare accentuată, atât ca urmare a progreselor interne, cât și datorită contactelor mai intense cu lumea mediteraneeană. După



*Muzeul de istorie națională
și arheologie din Constanța*

evoluția, de scurtă durată, ca stat independent sub conducerea lui Balica și mai apoi a lui Dobrotiță (acestuia din urmă recunoscându-i-se titlul de strateg al imperiului bizantin), regiunea a fost integrată statului independent Țara Românească. Este perioada lui Mircea cel Mare, de prosperitate și de afirmare pe plan european a tinărului stat, în cadrul căruia Dobrogea va atinge un stadiu apreciabil de dezvoltare, de consolidare a conștiinței apartenenței etnice și culturale a tuturor românilor dintre Dunăre și Mare.

Această conștiință - reflex al unei realități istorice de netăgăduit: continuitatea și permanența prezenței românești în Dobrogea - va rezista sub aproape cinci veacuri de stăpânire otomană, deșteptându-se la sunetul armelor românești biruitoare la Plevna, Rahova și Vidin, pentru a se afirma definitiv prin jertfele din Războiul de Întregire a Neamului din 1916-1918.

dr. MIHAI IRIMIA

*Relicvariu de argint
din tezaurul de la Izvoarele*

Acesta să fi fost



PODUL LUI TRAIAN?



A.

Operă esențială a marelui arhitect sirian, care a strălucit în epoca de mari construcții a lui Traian și Hadrian, autorul Odeonului, al Gimnaziului și al Forumului lui Traian cu toate construcțiile sale, Apollodor din Damasc, după o strălucită carieră în care știința inginerului se întâlnea cu îndrăzneala arhitectului, dispărea în mod ciudat în timpul domniei lui Hadrian. Dio Cassius ne spune că arătându-se nemulțumit de planul unui templu făcut de însuși Hadrian, Apollodor ar fi fost executat. Soarta a fost ad-

versă și cu manuscrisele sale, pe care le cunoaștem doar din sumare citate ale altora. Pierderea monografiei închinată podului de la Drobeta a lăsat câmp liber speculațiilor și ne-a văduvit de cunoașterea detaliilor de ordin tehnic, în special a acelorale legate de plantarea în apa Dunării



ACESTA SĂ FI FOST PODUL LUI TRAIAN?

a celor 20 de piloni de beton ai podului.

Construit în anii 103-104, cu certitudine înainte de 105, podul trebuia să fie drumul ușor de acces al trupelor romane, conduse de Traian, în războiul decisiv dus împotriva dacilor. Construit temeinic, sprijinit pe 20 de piloni masivi, cu suprastructura din birne de stejar, podul a avut o

Cassius să se fi făcut prin incendiere sau aceasta să fi fost opera altcuiva decât a celor puși de Hadrian să-l distrugă? Greu de precizat.

Esențial este faptul că această construcție, care a atras admirația contemporanilor și a incitat imaginația urmașilor, a dispărut. În scrierile lui Balbus, Dionsios-Periegetul, Ptolemeu, Dio

reprezintă și ruinele podului, peste H. de Bearn, Valerio, M. Bouquet, Raffet, călători și consemnatori utili, pentru a ne reaminti că Raphaelis Fabretti publicase la Roma în 1690 *De Columna Traiana*, studiu de analiză atentă a scenelor de pe coloană, rezervând în volum o planșă podului lui Traian, inspirată îndeaproape de imaginea



B.

existență mult mai scurtă decât ar fi meritat, atât ca lucrare de artă cât și ca utilitate. Dispariția lui a fost însă foarte timpurie. Dio Cassius afirmă că Hadrian a ordonat distrugerea întregii părți lemnoase pentru a-i împiedica pe „barbări” să navălească în sudul Dunării. Dar astfel romanii implantați în nordul fluviului nu aveau și ei calea închisă în eventualitatea unei retrageri? În schimb, Procopius pune distrugerea podului pe seama furiei apelor și, mai ales, pe a sloiurilor de gheață care, primăvara, dădeau un adevărat asalt asupra podului. Un plus de incertitudine oferă și găsierea în malul Dunării a unor fragmente de birne arse. Distrugerea pomenită de Dio

Cassius, Herodian, ale lui Procopius în veacul al VI-lea sau în consemnarile din *Tabula Peutingeriana*, allam referiri la zona noastră, la Dunăre și adesea la Podul lui Traian. Însă, făcând un salt în istorie, aflăm în secolul al XVIII-lea, care ne interesează acum, preocupări directe și minuțioase față de Dunăre, hărți detaliate în care apar și antichitățile de pe parcursul ei. Luigi Ferdinando Marsili descrie Dunărea în primul volum al operei sale, cel de al doilea volum fiind dedicat antichităților aflate de-a lungul fluviului (1726). Friedrich Schwantz întocmește harta Olteniei (1722). Lauterer, etc.

Trecem peste harta, în patru foi, a lui Iacob Alt (1826) care

devenită clasică a pornirii armatelor în cel de al doilea război împotriva dacilor. Ca izvor iconografic incontestabil mai putem cita și medalia bătută la anul 105 (A) de senatul roman cu prilejul construirii podului, medalie pe al cărei avers este chipul lui Traian, iar pe revers o imagine contrasă, însă inspirată din realitate, a podului. Scenele 48-49 și 51 de pe Coloană și medalia amintită, ca și gravura lui Fabretti, ar fi fost suficiente pentru a zădărnici orice pornire fantazistă sau romantică a acelor care și-ar fi propus să mai dea o imagine a podului, evident cu excepția unor chestiuni de detaliu care pot fi oricând controversate.

ACESTA SĂ FI FOST PODUL LUI TRAIAN?

Iată-ne deci ajunși în fața hărții întocmită la sfârșitul primei jumătăți a veacului al XVIII-lea, înscrisă în vechiul inventar al Academiei sub nr. 405, (de 50x90 cm. cca) gravată, colorată, nesemnată și reprezentând, în 3 părți cursul Dunării de la izvoare pînă la vărsare. Textul este în germană iar scala în mile germane și ungurești, ceea ce ne trimite la un cartograf din imperiul chesaro-crăesc. Într-un cartuș este înscris un sumar istoric al Dunării, sînt consemnate cele 55 de poduri aruncate peste fluviu iar în partea de jos a hărții 9 vederi, executate cu aparentă exactitate fixează locuri de interes istoric (B).

În ceea ce ne privește ne-am oprit asupra ultimelor două imagini care au legătură cu țara noastră. În cartușul ultimei scene (C) ce reprezintă malul Dunării cu ruinele unor construcții, autorul spune: „Dinspre podul lui Traian mai este de navigat pe această direcție iar călătoria este periculoasă. Se găsesc de asemenea ruinele podului la care ne-am referit (1) și care sînt o jumătate de cot stîncos iar alături (2) două vechi castele și, peste drum, în prim-plan (3) un fost castel”.

Imaginația grandilocventă a romanticului cartograf se va dezlănțui complet în următoarea imagine, al cărei text sună foarte rezonabil astfel: „Traian a comandat acest pod pentru a face război cu Decebal, regele Daciei. Podul are 20 de piloni patrați de piatră cu o înălțime de 150 și o lățime de 60 de picioare. Arcul podului este de 170 de picioare. Turnul de pază de 650 de picioare și garnizoana era de 1675 oameni. Au scris Lipsius, Dio Birke. A mai fost găsită și o medalie de argint ca document”. Deci iată un cartograf care a studiat vechile izvoare, ale cărui cifre sînt luate din Dio Cassio și care, aparent cel puțin, ar trebui să ne câștige încrederea.

Știm deci, din surse certe cum se înfățișează podul. Reconstituiri ulterioare pe bază de măsurători au confirmat vechea iconografie (D). Două portaluri de acces, împodobite cu trofee, două pile culee, una cu 2 arcuri, alta cu trei și între ele podul sprijinit pe cele 20 de pile. Și iată acum imaginea cartografului nostru (E). Nu sîntem prea departe de Turnul lui Babel imaginat (în afara oricăror surse documentare!) de Brueghel.

RADU IONESCU



C.

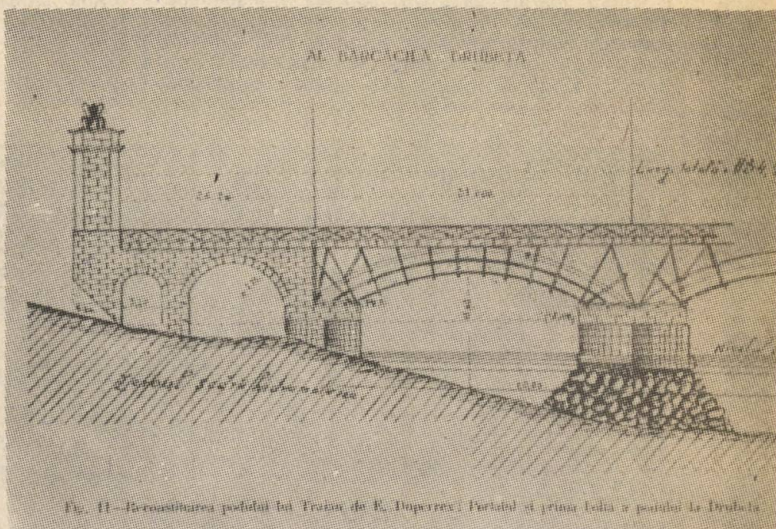
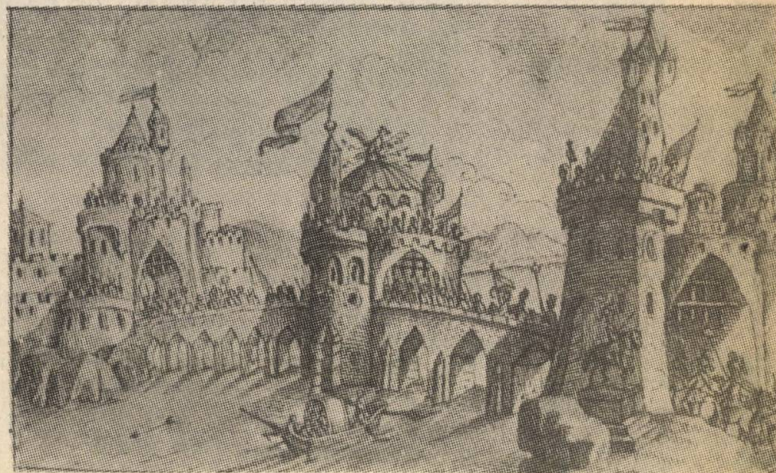


Fig. 11 - Reconstituirea podului lui Traian de E. Duperrex: Portalul și prima lădi a podului la Drobeta

D.



E.

„La un semn, un

Istoria consemnează ca lupta pentru stăpânirea Dunării de Jos și a gurilor sale a fost o competiție în care, de-a lungul a peste două milenii, au intrat Imperiul Persan, Imperiul Macedonean, Imperiul Roman, — în antichitate; Imperiul Bizantin, Regatul Ungariei, Regatul Poloniei, Imperiul Otoman — în evul mediu, și marile imperii multinaționale Habsburgic, Țarist și Otoman — în epoca modernă. Pentru poporul nostru această competiție, ce s-a prelungit până în vremea noastră, a avut consecințe dintre cele mai grave, libertatea și independența lui fiind mereu amenințate. De aceea, istoria a consemnat numeroase acțiuni și războaie de apărare ce au intrat în cartea de aur a neamului românesc.

Aceste fapte sînt ilustrate pregnant și pe calea unei retrospectivă istorice privind felul cum s-au făcut trecerile de pe un mal pe celălalt al Dunării în cursul marilor campanii militare, consemnate de izvoarele istorice de-a lungul timpului. Nu ne vom opri asupra podurilor durate în piatră, beton și fier — Podul lui Traian de la Drobeta Turnu Severin, construit în anii 103—104 e.n. după pla-

Pină la războiul pentru dobîndirea independenței de stat, din anii 1877—1878, românii, ca și înaintașii lor daco-geți, s-au folosit — în cadrul acțiunilor militare ce vizau apărarea regiunilor Dunării — pentru a trece de pe un mal pe celălalt de podurile de gheață. Trecerea Dunării pe gheață a fost folosită atît de daco-geți cît și de voievozii români din evul mediu în cadrul unei strategii ce urmărea alungarea invadatorilor din preajma marelui fluviu.

DUNĂREA ÎNGHEȚATĂ — POD PENTRU OȘTIRE!

Prima știre despre trecerea strămoșilor noștri geto-daci peste Dunărea înghețată provine de la Strabon (sec. I î.e.n.). El consemnează în „Geografia” sa că „geții se mută de o parte și de alta a Istrului”. La rîndul său, Ovidiu (42 î.e.n. — 17 e.n.), exilat la Tomis de împăratul Augustus (33 î.e.n. — 14 e.n.), scria: „peste aceste poduri de gheață geții și sarmații trec cu ușurință”; iar în alt



Tropele române trec Dunărea pe podul de la Nicopole (1877)

nurile lui Apollodor din Damasc, a podului de la Sucidava — Celei, construit în anul 328 e.n. de Constantin cel Mare, a podurilor de peste brațul Borcea și de la Cernavodă, proiectate și construite în anii 1893—1895 de Anghel Saligny, nici a podurilor „Prieteniei” (dintre Giurgiu și Russe) sau de la Fetești-Cernavodă, dat recent în funcțiune, întrucît ele au fost destinate în primul rînd unor activități economice, ci ne vom opri asupra „podurilor” Dunării înghețate și a podurilor de vase care au fost folosite exclusiv în scopuri militare.

loc „îndată ce Istrul a încremenit de ger geții și alte neamuri aleargă cu caii lor iuți pe spinarea tare a apei”.

Confruntările militare între daco-geți și romani se vor înmulți pe măsură ce stăpînirea romană avansează spre Dunăre. În primii ani ai erei noastre incursiunile dacilor peste Dunărea înghețată devin tot mai frecvente. Scriitorul roman Florus (sec. II e.n.) ne informează despre o astfel de incursiune: „Dacii trăiesc nedeslișiți de munți. De acolo, sub conducerea regelui Cotiso obișnuiau să coboare și să pustiască ținuturile vecine ori de

țărîm de altul..."

cîte ori Dunărea înghețată de ger unea malurile". La rîndul său Dio Cassius consemnează o altă trecere a dacilor în anul 10 e.n. — „dacii trecînd Istrul înghețat au prădat Panonia”.

Cea mai spectaculoasă acțiune militară a dacilor, folosind Istrul înghețat, a fost concepută și realizată de Decebal în timpul primului război dus cu Traian în iarna anilor 101—102 e.n. Planul lui

izvoarele istorice consemnează — e drept, lapidar — trecerea acestora de la nord la sud peste Dunărea înghețată. Astfel, în secolul al XI-lea scriitorii bizantini Georgios Kedrenos, Ioan Zonaras și Ana Comnena ne informează despre astfel de treceri ale pecenegilor în anii 1035, 1048, 1059 la sud de Dunăre, treceri respinse cu greu de oștile bizantine.



Podul de la Nicopole, în lucru

Decebal prevedea deschiderea unui nou front de luptă în regiunea Dunării de Jos, în momentul cînd forțele militare romane se aflau angajate în lupte grele pentru cucerirea fortificațiilor din jurul Sarmizegetusei. Pe Columna Traiană scena XXXI înfățișează trecerea Dunării înghețate de călăreți daci, alături de aliații lor buri și sarmați, care au pătruns rapid în Moesia, amenințînd să ajungă în trecătorile Balcanilor și să taie astfel comunicațiile armatei romane printr-o mișcare de învăluire. Spre șansa romanilor, iarna aceluia an a fost blîndă, dezghețul s-a produs mai devreme și Traian — folosind flota și o parte a legiunilor care au trecut peste podul de vase de la Drobeta — a putut interveni; în urma bătăliei sîngeroase de la Adamclisi, atacul a fost respins. Această incursiune, care a provocat forțelor militare romane pierderi grele, a dus la încheierea păcii din anul 102, care a aminat cu 4 ani cucerirea Daciei.

În timpul marilor migrații, ce au avut loc între secolele III și XIII e.n., și în care spațiul carpatodanubian a fost încălcat de numeroase ori de populațiile germanice, slave, turcice și turanice,

După constituirea statelor feudale românești în secolul al XIV-lea, oștile domnitorilor români au trecut Dunărea înghețată în mai multe rînduri, fie pentru a-și asigura stăpînirea ținutului dintre Dunăre și Mare, fie pentru a-i alunga pe cotorpitorii ce amenințau independența lor. O astfel de acțiune a întreprins Vladislav Vlaicu (1364—1377) în iarna anilor 1368—1369, cînd a făcut mai multe incursiuni fulgerătoare la sud de Dunăre, împotriva garnizoanelor maghiare de la Vidin, instalate acolo de către regele Ungariei, Ludovic cel Mare, ce urmărea cucerirea acestei regiuni. Campania militară românească duce la eliberarea orașului, cu ajutorul localnicilor, și la zădărnicierea planurilor expansioniste ale regatului Ungariei în Peninsula Balcanică.

Înaintarea otomană în Peninsula Balcanică, mai ales după victoria de la Cîmpia Mierlei din 1389 a sultanului Baiazid împotriva oștilor balcanice conduse de cneazul Lazar, a determinat creșterea gravă a pericolului otoman pentru domniile români. În încercarea de a păstra ținutul Dunării de Jos în cadrul statului său, Mircea cel Mare a efectuat numeroase treceri la sud de Dunăre. O astfel de

„La un semn, un fărâ de altul...”

incursiune fulger, care a ajuns adînc în teritoriul ocupat de otomani, s-a produs în iarna anilor 1393—1394; se viza slăbirea forțelor otomane, prin distrugerea principalelor baze din Rumelia, aflată în zona Karinovasi (azi Karnobat, în Bulgaria). Incursiunea peste Dunărea înghețată a fost încununată de succes, forțele otomane fiind distruse. Dezastrul otoman este consemnat de cronicarul turc Kemal Paşa-Zade: „Ajungînd la Karinovasi, Mircea nu uită să răpească populația întreagă. De aceea a obținut cel mai mare profit, mărînd la maximum bogăția pradei”.

În același mod a acționat și domnul Țării Românești Dan al II-lea (1422—1430) în anul 1423. Cronică murală brașoveană înregistra la data de 26 februarie victoria reputată de domnul român, și căderea în luptă a 36 000 de otomani. Domnitorul, în colaborare cu banul de Severin, Felipe dei Scolari, trimitea după victorie numeroase scrisori conducătorilor statelor europene, vestind victoria și invitîndu-i să coopereze pentru alungarea turcilor din Europa.

O altă campanie la sud de Dunăre, folosindu-se fluviul înghețat, a fost declanșată de Vlad Tepeș în iarna anilor 1461—1462. Potrivit izvoarelor istorice turcești Vlad Tepeș a trecut pe la miezul nopții pe gheață Dunărea, a încercuit o grupare otomană condusă de Hamza-bei în zona Măcinului și a capturat-o. Exploatarea cu rapiditate succesul, Vlad a declanșat ofensiva în Dobrogea și pe toată linia Dunării, obținînd un succes de mari proporții. Ca rezultat al campaniei dunărene din iarna anilor 1461—1462, Dobrogea și malul drept al Dunării au fost eliberate. S-au instalat garnizoane românești pe malul drept al fluviului, Țara Românească redobîndîndu-și astfel frontierele sudice și estice din vremea lui Mircea cel Mare. Succesele obținute de Vlad Tepeș l-au determinat pe Mahomed al II-lea (1451—1481) să organizeze cunoscuta campanie din 1462...

Declanșarea războiului de eliberare de sub dominația otomană condus de Mihai Viteazul s-a produs în iarna anilor 1594—1595 prin acțiuni militare ofensive la sud de Dunăre, folosindu-se trecerea fluviului înghețat. După lichidarea garnizoanelor turcești de la București și Iași, Mihai Viteazul și Aron Vodă au declanșat acțiunea de alungare a turcilor în sudul Dunării. Profitînd de timpul favorabil, o iarnă geroasă, trupele de cavalerie românești au trecut peste podul de gheață al Dunării și au întreprins acțiuni de luptă rapide în adîncimea teritoriului ocupat de otomani. Au fost lovite garnizoanele turcești de la Măcin, Silistra, Șistov, Nicopole și Rahova. În urma acestor acțiuni malul drept a trecut sub controlul militar românesc. La 25 ianuarie 1595 oastea lui Mihai, trecînd din nou Dunărea pe gheață, a distrus o puternică grupare turco-tătara la Ruscuiuk. Concomitent Aron Vodă elibera Bugeacul prin victoriile de la Cetatea Albă, Chilia, Izmail, Tighina. Riposta otomană avea să se realizeze în vara anului 1595, prin cunoscuta expediție condusă de marele vizir Sinan Pașa.

Trăgînd toate învățămintele din experiența mili-

tară a lui Mihai Viteazul, urmașul acestuia, Radu Șerban, a organizat în iarna anilor 1602—1603 o campanie militară la sud de Dunăre, trecînd marele fluviu înghețat, cucerind Silistra și Hirșova și alungînd peste fluviu forțele otomane.

După cum am văzut, Dunărea înghețată a fost un sprijin în lupta pentru independență și suveranitate a strămoșilor noștri.

CORNELIU POPA

PODURI DE VASE

Primul pod de vase peste Dunăre a fost construit de Darius în anul 514 î.e.n., în timpul expediției la nord de Dunăre împotriva sciților. Herodot, care ne-a lăsat o descriere amplă a acestei expediții, după ce face mențiunea că „înainte de a ajunge la Istru birui mai întii geții care se cred nemuritori”, Darius a dat ordin să se construiască un pod de vase. Podul a fost întins „cale de două zile” în susul fluviului, de la mare „acolo unde se răsfiră gurile fluviului”, undeva între orașele de azi Tulcea și Isaccea. După trecerea fluviului, expediția a pornit spre zonele din nordul Mării Negre, ajungînd în apropierea Donului. Nereușind să-i înfrîngă pe sciți, Marele Rege este nevoit să se retragă, fiind în pericol de a fi capturat de sciți și de geți împreună cu întreaga armată. „câci sosind noaptea a găsit podul desfăcut”. În realitate, fusese dezafectat de tiranul Miletului, Histaios, pînă la jumătatea fluviului, iar cînd acesta a fost înștiințat de sosirea regelui „legă podul la loc”. Expediția se termina astfel cu un răsunător eșec al Marelui Rege. Evenimentele din 514 î.e.n. au scos în evidență rezistența dîră și curajoasă a geto-dacilor, care — alături de sciți — au respins invazia persană.

În secolele următoare, afirmarea tot mai puternică a geto-dacilor pe plan politic și militar va duce la noi confruntări între imperiile cetroptoare ale lumii antice — macedonean și roman — cu strămoșii noștri, care au opus o dîră și eroică rezistență. O astfel de confruntare a avut loc în anul 335 î.e.n., cînd Alexandru Macedon (336—323 î.e.n.) a organizat o expediție la nord de Dunăre împotriva geților, foarte probabil — în regiunea orașului actual Zimnicea. Autorii antici ne relatează că Alexandru a adunat „cît mai multe lunturi dintr-un singur trunchi... de la locuitorii de pe malurile Istrului, care le folosesc pentru pescuit”, și împreună cu burdufuri din piele construind un pod peste care „trecu cît mai mulți soldați...” în număr de o mie și cinci sute de călăreți și vreo patru mii de pedestrași. După o înaintare cale de o jumătate de zi „prin locuri unde holdele de griu erau îmbelsugate”, a ajuns într-un oraș al geților numit Helis. Geții „își luară copiii și femeile pe cai...” și se retrăseseră cît mai departe de fluviu prin locuri singuratică. După ce pradă și distrug orașul, Alexandru „se reîntoarce pînă seara, trecu Istrul și ajunge în tabără”.

Din perioada sec. III—II î.e.n., deși cunoaștem destul de bine confruntările militare dintre conducătorii uniunilor de triburi geto-dace din regiunea Dunării, Dromihetes, Remaxos, Zalmodegikos cu regii macedoneni sau cu orașele grecești de pe țărmul pontic, nu avem informații despre construcții de poduri. În schimb, din perioada sec. I î.e.n. — II e.n. cînd Peninsula Balcanică și apoi regiunile de la nord de Dunăre vor intra treptat în stăpînirea statului roman, informațiile despre construirea podurilor de vase în scop militar se înmulțesc, mai ales în perioada războaielor dacoromane din vremea împăraților romani Domi-

țian (81—96 e.n.) și Traian (98—117 e.n.) și a vi-teazului rege dac Decebal (87—106 e.n.).

În urmă cu aproape trei decenii, profesorul Du-mitru Tudor descoperea pe malul românesc, la Orlea (jud. Olt) și la Vidin, în Bulgaria, ruinele a două portaluri de zidărie din epoca romană. Pe baza descrierilor făcute în anul 1691 de învățatul italian Luigi F. Marsigli în lucrarea „Descrierea Dunării”, precum și a unor investigații pe fundul Dunării, profesorul bucureștean ajungea la con-cluzia că între Orlea și Vidin a fost construit un pod de vase pe care l-a datat în anul 87, în timpul expediției generalului roman Cornelius Fuscus la nord de Dunăre împotriva lui Decebal, expediție care s-a terminat, după cum se știe, cu dezastrul legiunilor romane. După înfrângere, podul de vase a fost dezafectat, pentru a împiedica folosirea lui de către învingători.

vase au funcționat pînă la sfîrșitul războiului, în vara anului 102.

În timpul companiei din 105—106, pe lîngă po-dul de piatră de la Drobeta și cele două poduri din Banat, romanii au folosit încă un pod de vase construit între localitățile Oescus (Ghierghi-Bul-garia) pe malul drept și Sucidava (Celei) pe cel sting, ca de acolo să se îndrepte pe Valea Oltului, prin defileu spre Sarmizegetusa, capitala lui Decebal.

Din timpul Imperiului Roman ni se mai păs-trează știri despre alte două poduri de vase ridi-cate de împăratul Valens (364—378), în perioada anilor 367—369, în luptele cu vizigoții de la nord de Dunăre. Astfel, descriind campania din anul 367, istoricul roman Ammianus Marcellinus rela-tează... „îndată ce a venit primăvara, stringînd în-treaga armată a concentrat-o, făcîndu-și tabăra



Pontonieri români în campania din 1877

Înfruntarea decisivă dintre daci și romani a avut loc în anii 101—102 și 105—106. În timpul primei campanii militare, au fost construite trei poduri de vase, două în Banat și unul în Oltenia, la Dro-beta. Diferiți cercetători ai evenimentelor militare, interpretînd scenele III, IV și V de pe Columna lui Traian, au ajuns astăzi la concluzia că forțele principale de sub comanda împăratului au traver-sat Dunărea pe la Viminacium (Costaloț, în Iugoslavia) respectiv Lederata, pe malul bănățean. În acest scop au fost construite de flota fluvială a Panoniei (Classis Flavia Panonica) două poduri de vase la distanța mica unul de celalalt. Trupele din est, sub comanda lui Marcus Laherius Maximus, guvernatorul Moesiei Inferioare, însoțite de flota Flavia Moesica, au traversat Dunărea pe la Dro-beta, îndreptîndu-se pe la Dierna (Orsova) spre valea Cernei și pe valea superioară a Timișului, spre a se întîlni cu coloana principală la Tibiscum (Jupa, jud. Caraș-Severin). Cele trei poduri de

lîngă cetatea Daphne. Apoi după ce a construit un pod de birne pe care le-a așezat pe corăbii a trecut Istrul, fără a întîlni vreo rezistență”. Cam-pania nu a avut rezultatele scontate, întrucît goții, împreună cu băstinașii, s-au deplasat spre regi-unile muntoase, Valens fiind nevoit să se retragă la sud de Dunăre, demontînd podul.

În anul 369 redeschide ostilitățile împotriva noului conducător al vizigoților Athanaric. Cu această ocazie — relatează Ammianus Marcelli-nus — „în al treilea an, Valens, după ce a trecut fluviul la Noviodunum, pe un pod de corăbii le-gate între ele își deschide calea cu forță în terito-riul barbar...” S-a stabilit de către istorici că pri-mul pod a fost construit între Transmarisca (Tur-tucaia, Bulgaria) și Daphne, în regiunea gurilor Argeșului, iar cel de al doilea la Noviodunum (Isaccea).

În veacurile următoare trecerea Dunării pe po-duri de vase este atestată documentar foarte rar.

„La un seam, un fărâ de altul...”

În anul 584 kaganul avarilor, Baian, a construit un pod de vase, foarte probabil în apropiere de Sirmium (Belgradul de astăzi). Cronicarul bizantin Ioan Zonaras, folosind surse mai vechi, consemnează că la construcția podului au fost folosiți meșteri bizantini. „Dar după ce i-au fost trimiși, a construit un pod peste Dunăre... pentru ca, trecind peste el cu ușurință, să predea țara romailor”.

După recucerirea întregii Peninsule Balcanice la sfârșitul sec. al X-lea, împărații bizantini au făcut incursiuni și la nord de Dunăre. Dispunând de o flotă de război permanentă pe Dunăre, ce-și avea cantonamentul la Durostolon (Silistra), bizantinii au putut construi pentru trecerea trupelor și poduri de vase. Un astfel de pod a fost realizat de Manuel I Comnenul (1143—1180) în anul 1148, cu ocazia expediției împotriva cumanilor. „Ieșind și așezând bărcile una lângă alta trecu Istrul” — consemnează Ioan Kinamos.

În secolele XV și XVI, după constituirea statelor feudale românești, Peninsula Balcanică este cucerită în întregime de Imperiul Otoman, Dunărea devenind hotarul dintre imperiul sultanilor și statele românești. În cadrul numeroaselor și dramaticele confruntări militare, dispunând de o flotă puternică, invadatorii au folosit și poduri de vase. Un astfel de pod a fost construit pe la vadul Oblucița (Isaccea) la 21 august 1538 din ordinul sultanului Soliman Magnificul (1520—1571), cu ocazia expediției împotriva Moldovei lui Petru Rareș, cu scopul „de a o alipi împărăției”, cum ne informează cronicarul turc Mustafa Kemal-Zade. Expediția, în urma căreia Moldova a intrat sub dominația otomană, va avea ca rezultat ocuparea de către turci numai a părții de sud-est, până la Tighina.

În timpul războiului de redobândire a independenței, condus de Mihai Viteazul din anii 1594—1595, otomanii au construit între Ruscic și Giurgiu un mare pod de vase, peste care a trecut oastea condusă de Sinan Pașa. Construcția podului a fost multă vreme întârziată, datorită incursiunilor lui Mihai Viteazul la sud de Dunăre. Abia la începutul lunii august, după ce marelă vizir realizase un cap de pod pe malul românesc, la 3 km de Giurgiu, s-a putut termina podul. La construcție au fost folosite „juntre înalte la bord și late de două laturi de om și lungi de patru”. Vasele au fost legate între ele, așezate strâns una de alta și prinse în cuie, realizându-se „un pod foarte uniform, astfel că nu mai trebuia să sari de pe o punte pe cealaltă și caii puteau să treacă în siguranță și repede”.

După realizarea trecerii, forțele otomane au început să înainteze spre București, dar vor fi înfrinse la Călugăreni. După strălucita victorie, Mihai se retrage spre munți, pentru a face joncțiunea cu oștile moldovene și transilvanene. În toamnă, forțele unite au trecut la alungarea turcilor, mai întâi din Tîrgoviște și apoi din București. Surprins de vigoarea acțiune întreprinsă de români, Sinan Pașa s-a retras în grabă spre sud, pe

direcția podului, părăsindu-și toată artileria. După marșuri repezi, trupele comandate de Mihai Viteazul au ajuns, la 26 octombrie 1595, în fața podului, peste care treceau, în grabă, otomanii. Forțele comandate de Mihai au reușit, printr-un bombardament puternic, conjugat cu un atac de cavalerie, să scoată din funcțiune podul. Cronicarul turc Kiatip Celebi consemnează: „Cea mai mare parte, din muniții și tunuri fiind luate de dușmani (de Mihai n.n.), orașul Giurgiu de asemenea incendiat și în același timp ghiaurii au bătut cetatea și podul pricinuind atâtea nenorociri și pagube încît o astfel de înfringere nu se mai întîmplase în nici un secol”.

Victoria de la Giurgiu se înscrie ca una din marile evenimente militare ale istoriei poporului român, în urma căreia Țările Române și-au redobândit independența.

Dispariția tragică a lui Mihai Viteazul a fost urmată de un adevărat asalt al puterilor străine dornice să cucerească pămîntul românesc. Timp de peste două secole teritoriul țării a fost transformat într-un teatru de război între imperiile otoman, habsburgic și țarist. În cursul numeroaselor războaie austro-ruso-turce au fost construite numeroase poduri de vase legate de operațiunile militare de pe linia Dunării.

După înfăptuirea statului național român modern, prin unirea din 1859 a Moldovei cu Muntenia a renăscut armata și flota națională, astfel încît în timpul războiului pentru independență din anii 1877—1878 armata română a putut trece Dunărea pe un pod de vase construit de geniiști români.

Armata principală rusă, concentrată pe malul românesc între Giurgiu și Zimnicea, după ce a realizat prin traversarea Dunării în noaptea de 14/15 iunie 1877 un cap de pod, în zona Șistovului, a construit, în cursul zilei de 15 iunie, un pod de pontoane ce lega Zimnicea de Șistov. Podul a putut fi construit într-un timp scurt, folosindu-se cele două insule Ada și Bujorești, care împărțeau în acest loc Dunărea în două brațe, ce favorizau și protejau construcția. La operațiile de întindere a podului și apoi de traversare a armatei ruse, și-au adus contribuția și bateriile românești din zona Calafatului, care au bombardat malul turcesc, silind vasele inamice să se retragă spre Vidin. Totodată, sub protecția eficace a bateriilor românești, circa 150 de pontoane de lemn și 60 de plute au coborît pe Olt în Dunăre și au ajuns în zona podului. Peste podul construit au traversat pe malul opus între 15 iunie și 25 iunie peste 180.000 de soldați ruși și voluntari bulgari, care au început înaintarea rapidă spre trecătoarea Sipka din Balcani.

Trecerea Dunării de către armata română, la solicitarea insistență a autorităților rusești, după cele două eșecuri suferite de armatele țariste la Plevna, s-a produs pe la 2 km aval de Corabia, în sectorul dintre Siliștioara—Măgura, pe un pod de vase și pontoane. Inaugurată la 14 august, construcția podului a fost terminată la 19 august, într-un timp scurt de numai cinci zile. Lucrările au fost executate de compania de pontonieri comandată de capitanul Ioan Vasiliu Nasturel, cu sprijinul a două vase românești: „Bucur” și „Rîndunica”. Peste podul în lungime de 1.036 m au trecut, apoi, marile unități românești ce s-au îndreptat spre Plevna. Podul a rămas în funcțiune pînă la sfîrșitul războiului.

În timpul Campaniei militare din vara și toamna anului 1916, după intrarea României în război alături de Antantă în vederea realizării dezideratului major, eliberarea națională și întregirea statului, armata română a construit podul de pontoane de

la Flămînda, la cca. 25 km nord-est de Giurgiu. Operația de construire a podului a început în ziua de 18 septembrie la orele 5 dimineața, sub focul inamicului, și a fost terminată spre orele 19. În acțiunea de construire a podului ostașii români s-au remarcat, din nou, prin spirit de inițiativă, rezistența fizică și fermitate. La 10 noiembrie 1916, în condițiile retragerii generale a armatei române, din ordinul mareșalului Mackensen, comandantul forțelor bulgaro-germane, a fost construit între Zimnicea și Șistov un pod de pontoane grele, peste care au trecut soldații inamici din armata de la Dunăre comandată de generalul german Koch. În aceste condiții armata română a fost nevoită să se retragă în sudul Moldovei, pe valea Si-

retului, unde se vor da memorabilele bătălii din vara anului 1917, la Mărăști, Mărășești și Oituz, care au rămas înscrise cu litere de aur în cartea vitejiei neamului românesc.

În timpul celui de al doilea război mondial au fost construite poduri de vase și pontoane pentru trecerea Dunării de către armata germană în anul 1941 în regiunea Oltenița — Turtucaia și Giurgiu — Russe. Revoluția de eliberare națională antifascistă și antiimperialistă de la 23 august 1944 a deschis cale liberă armatei sovietice de a trece în sudul Dunării. În acest scop la 8 septembrie 1944 a fost construit, cu sprijin românesc, un pod de vase și pontoane între Giurgiu și Russe.

GHEORGHE DARAGIU

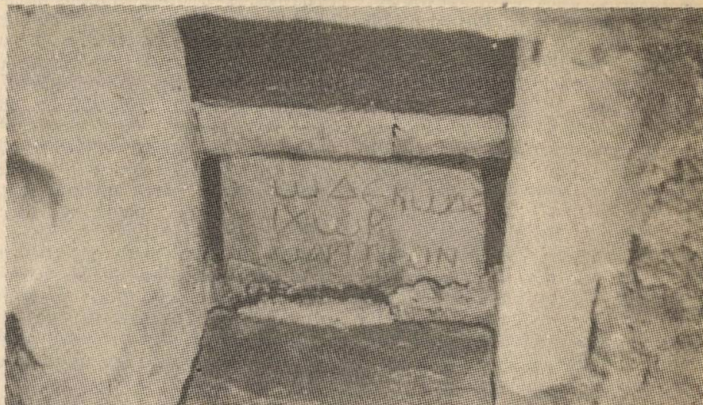
NICULIȚEL,

o descoperire excepțională

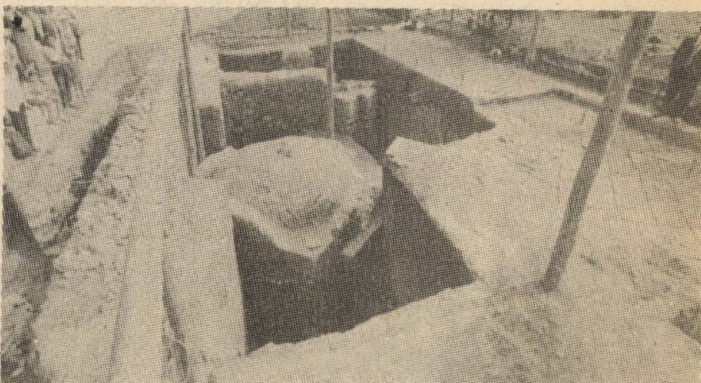
Unul din factorii însemnați ai romanizării populației geto-dace și mai apoi, daco-romane a fost, se știe, răspîndirea creștinismului. Luînd drept temei marea, număr de cuvinte creștine de origine latină, care se păstrează pînă azi în fondul principal de cuvinte al limbii române, covârșitoarea majoritate a specialiștilor consideră creștinarea și romanizarea geto-daco-romanilor procese concomitente, aflate în raport de interconexiune. Departe de a fi o simplă problemă de difuzare religioasă, „adoptarea religiei creștine însemna — după cum a observat istoricul P.P. Poniatescu — intrarea unui popor în unitatea de cultură a Imperiului (Roman)”.

Informațiile autorilor antichi (Origene, Tertulian ș.a.), coroborate cu cercetările istorice și, mai ales, cele arheologice ale ultimelor decenii, au condus la concluzia însușirii religiei creștine de către geto-daco-romanii de la sudul și nordul Dunării începînd cu secolul al II-lea. Astfel încît se poate spune, fără teama de a greși, că românii apar în istorie de la început ca popor romanic și creștin.

Între dovezile arheologice ale vechimii răspîndirii creștinismului pe pămîntul patriei, de o importanță și semnificație cu totul aparte s-a dovedit a fi monumentul paleocreștin de la Niculițel (județul Tulcea). Cercetările întreprinse după descoperirea sa, în 1971, au demonstrat indubita-



Inscripția martirică de la intrarea în criptă.



Vedere de ansamblu a bazei paleocreștine de la Niculițel.

bil că avem de-a face cu cea mai veche bazilică paleocreștină cu martirion cunoscută pînă în prezent pe teritoriul României și unica de acest fel din Dobrogea. Prima mare surpriză a oferit-o cripta cu patru schelete întregi ale unor creștini martirizați, avînd numele săpate în piatră: *Zotikos, Attalos, Kamasis și Philippos*. În mormîntarea lor la Niculițel — și nu la Noviodunum (Isaccea de azi), unde documentele îi arată a fi primit martiriul — se explică prin faptul că în antichitate comuna Niculițel era o așezare romană rurală pe teritoriul orașului Noviodunum, localitățile fiind foarte apropiate una de cealaltă (circa 10—12 km). Ținînd seama de această împrejurare, după martiriu, cei patru creștini au putut fi luați de către frații lor întru credință și duși într-un loc mai ferit, pe care l-au găsit la Niculițel. În bazilica actuală, scheletele celor patru creștini au fost depuse inițial într-o racă specială de lemn, așezată apoi pe pavimentul de piatră al criptei.

Nu se cunoaște nici azi, cu certitudine, data martirizării celor patru creștini — după nume greci, originari din una din provinciile Asiei Mici. Faptul s-ar fi putut petrece oricînd în timpul persecuțiilor anticreștine dezlanțuite de împărații romani Dioclețian și Galeriu (303—305), Liciiniu (320—323), Iulian Apostatul (361—363) sau regele got Athanaric (370—372). Sub semnul incertitudinilor se află și data construirii bazilicii. Cercetătorii care susțin că martiriul a avut loc prin anii 370—373 consideră că atât cripta cît și bazilica au fost edificate în legătură cu acest eveniment. Din punct de vedere arhi-

tectonic, cripta se înscrie în categoria martiriilor cu plan pătrat (în formă de cub) sau aproape pătrat, cu ziduri pline pe trei laturi și prevăzute cu o cupolă hemisferică, rezultată din îmbinarea a patru cilindri. Ea ar fi cea mai veche construcție de acest tip din țara noastră, o primă transpunere a arhitecturii laice în arhitectura creștină și cel mai vechi martirion cunoscut pînă în prezent...

În momentul cînd se făceau aceste considerații, cercetările arheologice erau departe de a fi încheiate. Continuarea lor a condus la rezultate noi, edificatoare. S-a constatat, de pildă, că sub cripta inițială se afla o alta mai puțin înaltă decît cea de deasupra, dar de aceeași lățime, împărțită în două prin lespezi de calcar cu rol de susținere a greutății pavimentului criptei de deasupra. În ambele încăperi s-au găsit numeroase fragmente de oase umane (circa 100) de dimensiuni foarte mici, de la doi bărbați în vîrstă de aproximativ 45—50 de ani, precum și un inventar funerar conștînd dintr-un castron și o oală, ambele de lut. Felul în care au fost găsite cele două vase a îndreptățit pe cercetători să conchidă că este vorba de o reînhumare. Aceasta s-ar fi făcut prin anii 370—380, în timpul împăraților Valens și Valentinian, cu prilejul construirii criptei și a bazilicii. Oasele ar fi fost luate dintr-un mormînt mai vechi (hypogeu), de formă rectangulară (3,50x1,70), găsit și el sub altarul bisericii și construit la începutul secolului al IV-lea, în vremea lui Constantin cel Mare. Oasele ar reprezenta resturile trupesti a doi martiri, morți poate în vremea împăratului Decius

(249—251) sau chiar mai devreme, în secolul al II-lea; numele lor nu se cunosc. Am avea, deci, îngropați la Niculițel șase martiri: doi la mijlocul veacului al III-lea, sau poate în veacul al II-lea — cei mai vechi martiri atestați arheologic pînă în prezent pe teritoriul țării — iar ceilalți patru în a doua jumătate a veacului. Intrarea la cea de a doua criptă era blocată cu o lespeze de calcar zidită cu mortar, după care se afla o alta cu inscripția (săpată în piatră și vopsită cu culoare roșie, simbolizînd singele): *Aici și acolo (se află) singele (vлага) martirilor*. Inscripția a fost interpretată în sens locativ, ca referindu-se la spațiul de jos (*aici*) și de sus (*acolo*) al criptei, unde sînt depuse oasele martirilor, interpretare ce confirmă epigrafic destinația bazilicii.

Reținînd sintetic elementele esențiale, „scenariul” destinului istoric al monumentului paleocreștin de la Niculițel ar putea fi rezumat în felul următor: ridicată la o dată ulterioară anului 370, bazilica a fost amplasată în interiorul așezării romane tirzii de la Niculițel, constituită în jurul vechiului mormînt martiric de secol III sau II. La data ridicării bazilicii și a construirii criptei sale, osemintele celor doi creștini martirizați inițial au fost depuse în subsolul acesteia din urmă, o cameră mortuară aparte fiind destinată celor patru creștini martirizați ulterior, în momentul construirii criptei. Autorii acestei „operații” ar fi membrii comunității creștine (după unele opinii, o comunitate monahală) de la Niculițel, fără urmă de îndoială una dintre cele mai timpurii comunități creștine atestate arheologic pe teritoriul României. Distrusă parțial la scurtă vreme de la ridicarea sa, bazilica paleocreștină de la Niculițel a fost refăcută în timpul împăratului Theodorus al II-lea, în primii săi ani de domnie și după anul 420 e.n., dăinuind, după toate indicile, pînă la începutul secolului al VII-lea.

Monumentul paleocreștin de la Niculițel atestă puternicele legături spirituale dintre romanitatea nord și sud-dunăreană, demonstrînd, o dată în plus, rolul de importanță vitală pe care creștinismul timpuriu de tip greco-oriental l-a avut la Dunărea de Jos, în cimentarea blocului romanității orientale, precum și în asigurarea continuității populației daco-romane și apoi proto-românești în spațiul carpa-to-danubiano-pontic.

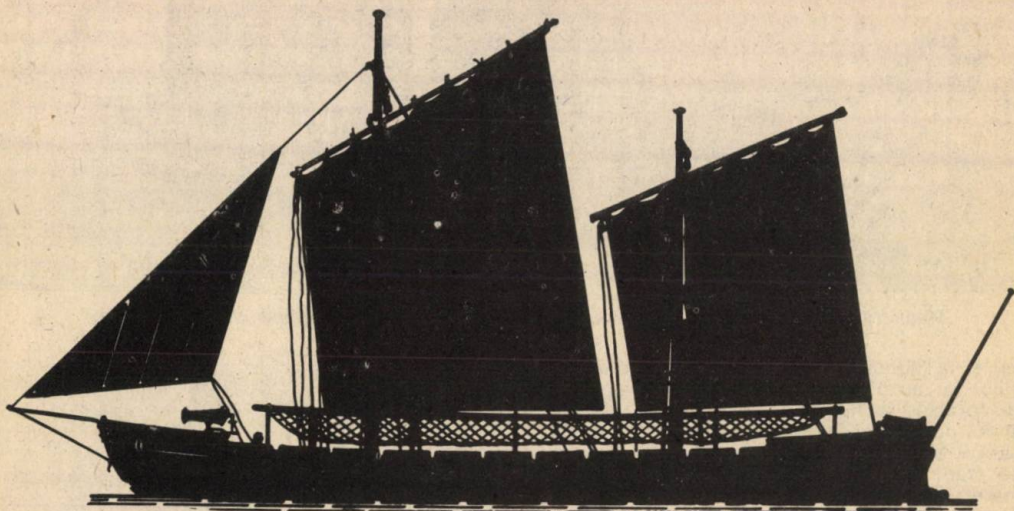
ADRIAN POP

Vedere parțială a criptei, cu numele celor 4 martiri creștini din sec. IV e.n.



„CHEIA MÎNTUIRII NOASTRE”

SCENE DIN ISTORIA FLOTEI MILITARE



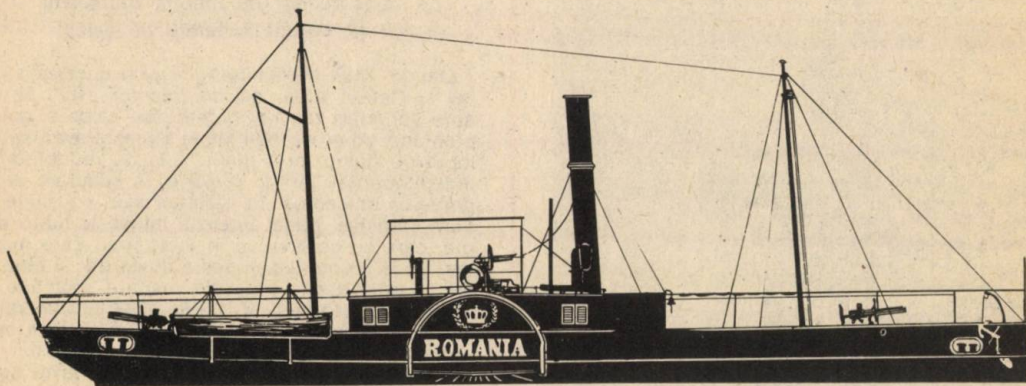
„Caic domnesc” (machetă).

Istoria flotei militare românești pe Dunăre se pierde în vechimea secolelor... Monoxilele geto-dacilor (trunchiuri plutitoare de copaci scobiți, purtate de visle) aveau funcțiuni multiple; cu ajutorul lor, strămoșii noștri pescuiau, transportau produsele pînă la mari depărtări, apărau malurile Istrosului de infiltrațiile năvălitorilor. Romanii, cucerind Dacia în 106 e.n., s-au îngrijit de siguranța fluviului; ca mari constructori ce erau, au creat un canal navigabil prin cheile Dunării (Porțile de Fier, din amonte de castrul Drobeta) și au săpat un drum de edec în tot lungul Cazanelor (Via Traiana). În felul acesta, Classis Flavia Moesica — Flotă militară de trirame romane — care păzea Danubiul de la mare pînă la Drobeta, se putea

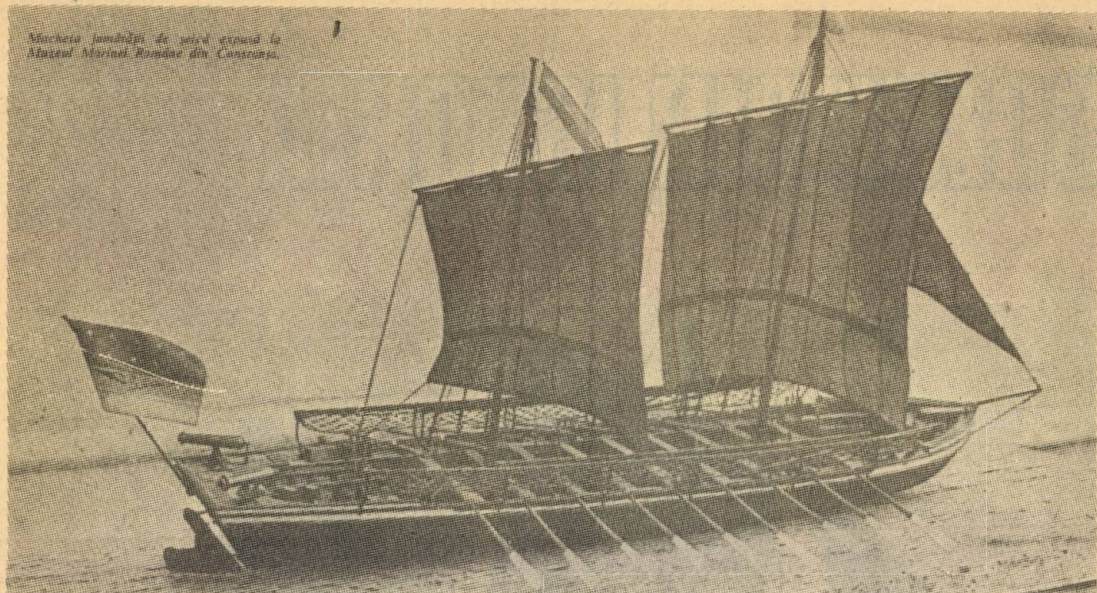
sprijini reciproc cu Classis Flavia Panonica, care păzea fluviul în amonte de Cazane pînă spre Vin-dabona.

Împotriva „barbarilor”, popoarelor migratoare ce veneau din răsăritul continentului, bizantinii și-au stabilit și ei puncte navale de apărare pe Dunăre. O cetate fluvială importantă a fost clădită lîngă Ostrov, la Păcuiul lui Soare, Vicina din izvoare, care a slujit drept bază dromonurilor și chelandiilor (nave militare bizantine) aduse de la Bosfor în lungul tărmlui apusean al Pontului (Marea Neagră). Pe fluviu se iviseră însă și alți navigatori veniți de departe, genovezi și venețieni, care și-au folosit prezența apoi pentru a se consolida în puncte principale de trafic la Licostomo

„România”, cel dintîi vas românesc militar cu aburi (machetă)



Macheta jumătății de șeică expusă la Muzeul Marinei Române din Constanța.



Macheta jumătății de șeică, expusă la Muzeul Marinei Române din Constanța.

(Chilia) și la Moncastro (Cetatea Albă). Modelele corăbiilor lor cu pânze aveau să fie luate mai târziu de corăbiile comerciale — pinzare — ale lui Alexandru cel Bun și Ștefan cel Mare. Către 1390, domnitorul Munteniei, Mircea cel Mare, și-a putut întinde stăpânirea peste Dunăre pînă la „marea cea mare”; dar „uraganul ridicat de semilună” a impus suzeranitatea otomană ambelor țări românești. Înainte însă ca pe Dunăre să se instituie stăpînirea turcească, sprijinită pe raiale și cetăți cucerite (Siliștra, Giurgiu, Turnu, Brăila, Chilia), Muntenia și Moldova și-au apărut independența luînd parte la războaiele Europei centrale cu Imperiul otoman. Astfel, cînd o expediție de opt galere burgundo-venețiene pătrunde pe Dunăre în 1445, spre a se întîlni cu forțele regatului Ungariei, ea a fost sprijinită de vreo 50 de luntre ale domnului muntean Vlad Dracul, venit cu oastea sa în întîmpinare la Brăila.

Marinar muntean la bordul jumătății de șeică în anul 1845.



Locotenent de marină munteană la bordul jumătății de șeică.

Dar în 1484 Marea Neagră, prin cucerirea Chiliei și Cetății Albe, devine „Iac turcesc”; pe Dunăre vor intra tot mai numeroase caice și galiote otomane. Abia în 1594 Mihai Viteazul avea să reia lupta pe fluviu, prin gîndul său de redobîndire a independenței țarilor române și eliberare a popoarelor balcanice. În războiul său, cu multe acțiuni ofensive, Mihai Viteazul folosește luntre diferite, care se construiau în țară, și cu care nu numai că își trece ostașii peste fluviu dar și atacă — prin surprindere — navele militare otomane trimise de la Istambul. În 1595—1596 luntrele sale și ale Moldovei pîndesc între Ismail și Tulcea aprovizionările destinate raialelor și frontului din Ungaria; în 1598 își trece oastea peste fluviu cu un

mare numar de ambarcațiuni și cucerește Nicol, iar apoi, cuprinzind și Vidinul, capturează patru galere și câteva nave de transport. „Flotila” lui Mihai Viteazul cuprindea și luntri și ambarcațiuni remorcate, în stare să transporte trupe, dar tipurile exacte ale acestor unități folosite în scopuri militare nu s-au păstrat.

Sarind peste veac, ajungem însă la caicele (sau șecele) brîncovenesti, despre care există date mai multe. Conducătorii domnitorului Constantin Brîncoveanu menționează timp de zece ani (între 1694 și 1704) cheltuiala făcută cu întreținerea acestor „caice domnești”, care aveau căpitani în uniformă și purtau steagul albastru al țării, „Vulturul cu crucea în gură, cu coroana deasupra capului, la dreapta soarele cu trei stele, la stînga luna cu trei stele”. „S-a dat cheltuiala căpitănilor și a chiureciilor (vislași), la trei caice domnești, care împlă pe Dunăre pentru paza hoților, pentru făina de mincare lor, și pentru postav brașovenesc, ce li s-au dat, și pentru steaguri și alte cheltuieli, însă lea de trei luni 1689 taleri”. Traficul pe Dunărea de Jos era destul de intens la sfîrșitul veacului XVII pentru că însăși împărăția să dea poruncă voievodului să construiască nave de pază; „caicele domnești” nu erau luntri, ci mici nave punctate, lungi de vreo 40 m, cu tun la bord și cu pinze care să le îngăduie să înfrunte curenții. Trecînd un nou veac, ajungem în anul 1794. Spătarul Ienichiță Văcărescu, „minte luminată în secolul luminilor”, obține de la domnitorul Constantin Moruzi Voevod „hrisovul pentru corăbiile țării ce sînt a umbla pe Dunăre, privilegiu ce din vremile bătrîne, de mulți ani l-au fost pierdut țara aceasta”... Văcărescu concepușe o flotă comercială dublată de una militară dar, sub fanarioți, lucrurile au stat pe loc, pînă în „epoca risorgimento-ului” românesc din prima jumătate a veacului al XIX-lea. După 1829, prin liberalizarea co-

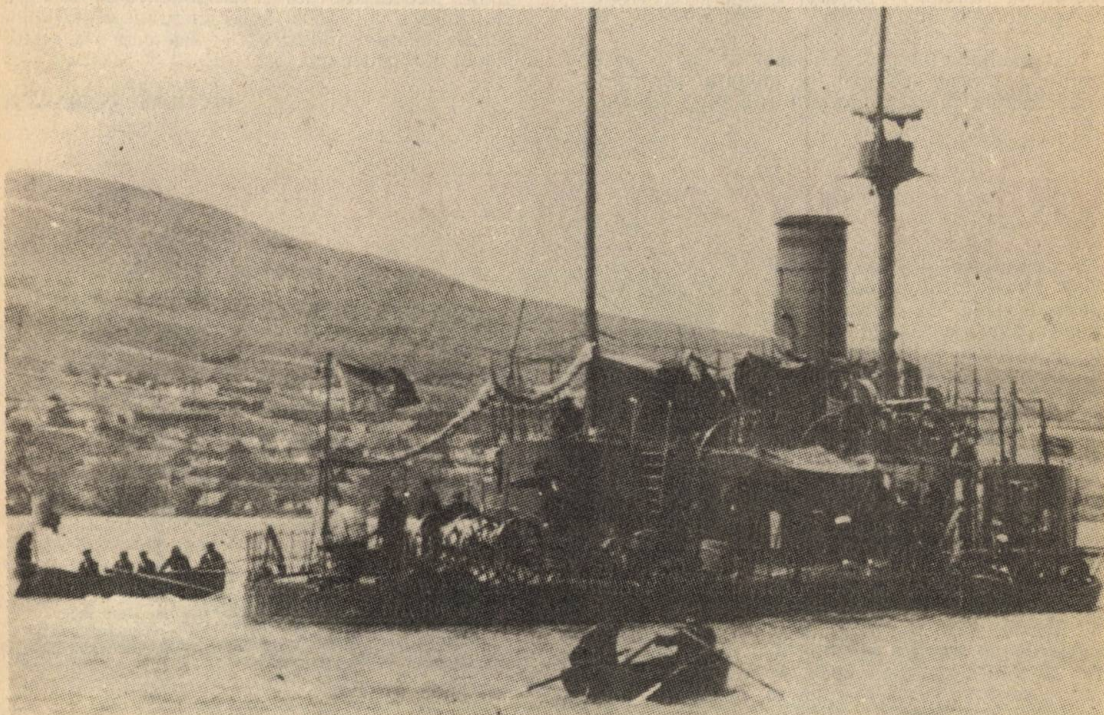


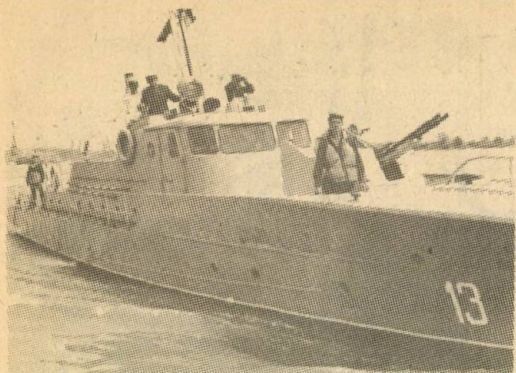
Vedetă torpiloare din Flotila de Dunăre (începutul secolului XX)

merțului pe Dunăre, Moldova obține de la sultan dreptul de plutire a vaselor sale pe Marea Neagră. Pavilioane naționale vor acoperi de acum înainte mărfurile transportate de negustorii români pe Dunăre; la Galați se instalează un vas moldovenesc „staționar”, pentru poliție; în 1843 la Braila se lansează corabia munteană de mare „Mărița”.

Dezvoltarea navigației pe fluviu a implicat însă și reînființarea unei forțe navale de pază și poliție a traficului. În 1845, sub cîrmuirea domnitorului Gheorghe Bibescu, s-au construit, în șantierul „Titel” — la vărsarea Begăi în Tisa — trei salupe canoniere cu vele, după modelul „șeicilor chesa-

Monitorul „Mihail Kogălniceanu” la Turtucaia (15 august 1916).





Navă modernă de patrulare

ro-craiești", una mai mare de tipul 1/2 de saică — cu 4 tunuri la bord — și două de tipul 1/4 de saică — cu câte 1 tun. De la Virciorova, unde au fost predate, navele au fost aduse pentru inaugurare la Giurgiu și apoi bazate la Brăila. Șalupele purtau drept pavilion tricolorul cu benzile dispuse orizontal și cu stema Munteniei la mijloc. Au fost cele dintâi nave românești de la care au rămas planurile și o descriere de amănunt.

O „flotilă” militară pentru întreaga Dunăre românească se constituie însă după Unire, în baza înaltului Ordin de Zi, din 22 octombrie 1860 („Flotilele de pe întregul curs al Dunării în viitor vor forma un singur corp”). Micile șalupe de poliție, cu corp de lemn și cu pinze, aveau să fie curînd înlocuite de nave de fier; întîi ROMÂNIA — cel dintîi vas românesc militar cu aburi, inaugurat la Giurgiu, în 1864 — apoi ȘTEFAN CEL MARE, în 1867 — vapor iaht destinat călătoriilor șefului statului, apoi canoniera FULGERUL construită în Franța, la Toulon, în 1873, și, în sfîrșit, o șalupă cu scondru pentru torpile — RINDUNICA, în 1875.

Independența țării a dus apoi la dezvoltarea Corpului Flotei ca ramură militară separată, după nevoile de pază portuară, apărare a litoralului

lui și reprezentare a pavilionului. Cîtorul noii flotile a fost generalul N. Dumitrescu Maican, care în mai puțin de zece ani a înzestrat flotila cu 20 de nave militare.

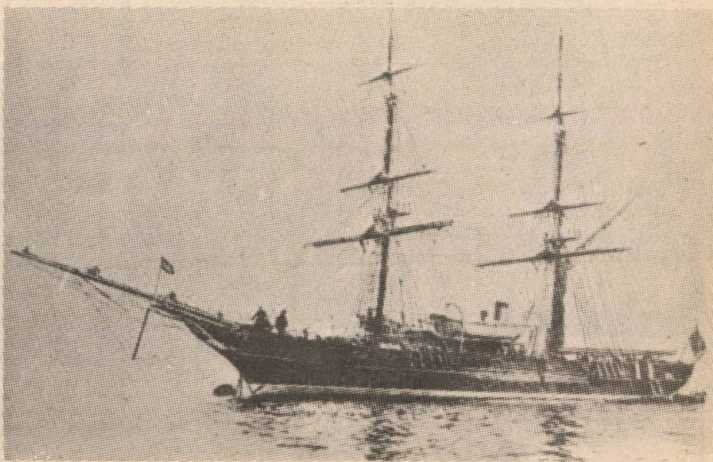
Pentru a impune prezența românească la Sulina, unde se instalase Comisia Europeană a Dunării, Dumitrescu Maican a comandat și achiziționat din Austria canoniera staționară GRIVITA (1880); apoi, pentru a răspunde pretențiilor austro-ungare, de a face poliția fluviului pînă la vîrsarea în mare, a achiziționat, din Anglia, 5 șalupe speciale (1882). Ca nave care să concure cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial, au fost achiziționate din străinătate unități de arme „sub apă” — un torpilor pentru instalare de baraje, două torpiloare cu scondri și trei canoniere fluviale. Pentru formarea și instruirea personalului marinăresc necesar flotei, a fost construit și adus din Anglia, tot în 1882, și vestitul bric școală MIRCEA. În 1888, cînd generalul Maican avea să părăsească conducerea Flotei, aceasta avea să dobindească și o forță maritimă: trei canoniere, trei torpiloare de mare și un crucișător. Se impunea și o nouă structură organizatorică; devenită Marina Militară, în 1896, flotila, pe lîngă Divizia de Mare de la Constanța, avea să păstreze la Galați și o Divizie de Dunăre. Înarmările din Europa, din primii ani ai veacului XX, ca și apropierea împlinirii idealului național, aveau să ducă la modernizarea forței fluviale românești. În 1907—08 Flota de Dunăre avea să cuprindă 8 vedete fluviale și 4 monitoare-cuirasate, care în războiul de înfăptuire a unității naționale aveau să acționeze, împreună cu o diviziune de canoniere rusești, în sprijinul flancului armatei româno-ruse care apăra Dobrogea, de la Turtucaia pînă la Tulcea.

Cine călătorește astăzi pe Dunăre de la Sulina la Bazias, privindu-i apele largi și domoale, malul împădurit cu sălcii, urmele unor cetăți vechi, barajele marilor hidrocentrale, volbura dintre pereții de stîncă ai Cazanelor, își poate reaminti că de-a lungul veacurilor, flotile românești s-au străduit să păstreze țării acest hotărînduitor al fluviului, „Cheia mîntuirii noastre” — așa cum l-a numit Mihail Kogălniceanu.

NICULAE KOSLINSKI

BRICUL „MIRCEA” în coada unui ciclon

În dimineața zilei de 19 mai 1888 nava-școală pleacă de la gurile Dunării, de la Sulina, cu provizii doar pentru trei zile. Marea era calmă, iar timpul favorabil pentru „învățătura marinărească”. Ajunge cu bine în fața Constanței și face calea întoarsă. Un vînt năprasnic se stirni din Nord. Nava bate pasul pe loc fiind nevoită să-și schimbe cursul spre Est. Vîntul se întetea... în beznă unui iad întunecat „Mircea” se sbătea de moarte; corpul scîrțîia, gema de fiecare izbîtură, și întreaga arboradă, frîngîii și macarale, urlau înfiorător în noaptea cea stranie în care părea că se apropie sfîrșitul lumii. O ploaie torențială unea cerul cu mare de parcă se rupsesă zăgazele, văzduhului. „Mircea”



căzuse în „bătaia” coadei unui ciclon... Trei zile și trei nopți s-au luptat nava și oamenii între viață și moarte. Se spune că patruzeci de vase cu pinze s-au înecat atunci din cauza furtunii rămasă celebră în istoria Dunării și Mării Negre.

„Mircea” era cu totul inundat, în compartimentele din prova apa ajunsese de un metru, pompele nu mai dovedeau. Valurile izbeau ca lovituri de tun. Catarul din provă s-a prăbușit cu toată arborada pe punte. Barca

balenieră a fost sfărâmată la postul ei. Tunurile au fost demonstrate, gata să fie aruncate în mare, pentru a salva viața oamenilor. Cabina bucătăriei, șmulsă, umbla pe punte dintr-un bord în altul. Corpul lui „Mircea” era amenințat să fie spart de propriile piese. Provizia se terminase și începu chinul foamei și al setei. În țară mare jale; se zvonise ca „Mircea” s-a înecat. Părinții își plîngeau copiii pierduți pe mare. În loc să revină la gurile Dunării, „Mircea”, pe jumătate distrus, aruncat în

sudul Mării Negre, a reușit să intre în Bosfor. Într-un hal de plîns, dar fainic, ca un erou rănit, „Mircea” cu un catarg lipsă, cu pinzele sfîșiate, cu bărcile zdrobite, evolua, admirat în ovații, prin fața vapoarelor, care nu îndrăzniseră pe timpul furtunii să iasă din Bosfor și să înfrunte Marea Neagră.

Text selectat
de **TRAIAN CARACIUC**
din revista „Boabe de griu”.
Anul II. 1931/Nr. 3.

Ipostaze

«CEAINIC» prima navă cu aburi pe Dunărea de Jos

Apariția propulsiei mecanice la nave a avut ca urmare un lung șir de încercări soldate cu experimente reușite, eșecuri, speranțe și deziluzii. Zbaturile și mașinile cu un cilindru cuceresc încet-încet fluviile Europei și Americii.

Prima navă cu aburi construită pe Dunăre este remorcherul realizat la Viena, în 1819, de către Joseph Bernard. El utiliza o mașină cu aburi cu piston orizontal, cu volant masiv, de fontă, ce angrena, prin intermediul unui reductor în două trepte, zbaturile.

Pînă în prezent se considera că întîia navă cu aburi ce a trecut prin Cazane și a ajuns la gurile Dunării, în anul 1843, a fost vaporușul de pasageri „Arge”, al primei companii de nave cu aburi pe Dunăre — **D.D.S.G.** Două fotografii achiziționate întîmplător de autor, și care s-au dovedit a fi făcute de Carol Popp de Szatmary, în preajma Războiului de Independență, în porturile Brăila și Galați, vin să răstoarne această ipoteză. În prim-plan apare un remorcher cu zbaturi, unde rigiditatea construcției de fier în maniera epocii, denumită ulterior „ceainic”, se îmbină cu insolitul balcanic. Mașina este acoperită cu un coviltir cu două pante din cea mai autentică scîndură nege-luită. Angrenajul, cu roți imense, vizibil în pupa, și necesitățile impuse de condițiile navigației locale dau improvizații pitorești: o prăjină (școndru) este utilizată ca „frînă de mină”, înțepenind angrenajul ce tinde să fie pus în mișcare de către zbaturile acționate de curentul Dunării.

Să analizăm puțin soluțiile constructive. Dimensional, nava nu depășește 8—10 m, iar corpul este o construcție metalică nituită ce seamănă cu nava construită de Bernard. Asemănările nu se opresc aici. Coșul și cazanul de aburi sînt asemănătoare, iar angrenajul de multiplicare și volantul sînt aproape identice, cu observația că remorcherul de la 1819 utiliza un mecanism de transmisie dublu simetric. Ambele remorchere utilizează mașini cu un singur piston orizontal. Dacă ar fi fost vertical, atunci ar fi apărut clar de



sub coviltir balansierul și transmisia cu roți dințate. Spre deosebire de nava lui Bernard, care avea un caracter experimental, remorcherul nostru este strict funcțional. Nici un fel de ornament, totul este adaptat scopului: remorcarea în amonte a dubaselor pline cu cereale, vizibile în planul doi. Un vinci manual în prova, patru babale, puntea rabatabilă și un colac de fringhii vin să completeze imaginea. Deși fotografia este relativ tîrzie, susținem că acest remorcher este, practic, prima navă cu aburi de pe Dunărea de Jos, estimînd-o ca fiind construită, probabil, tot la Viena, în anii 1825—1930. Argumentația este următoarea:

— corpul nituit este realizat ca o barjă, după cum se observă în fotografie, construcțiile în fier încă rigide și puțin uzuale;

— mașina are un piston orizontal și un angrenaj reductor cu cinci roți dințate și volant, soluție constructivă la care s-a renunțat definitiv prin 1850 în favoarea mașinilor cu mai multe pistoane verticale și dublă acțiune;

— soluțiile constructive sînt clasice pentru epoca 1825—1840, remorcherul semănînd nu numai cu vaporușul experimental al lui Bernard, ci și cu alte nave din Anglia din aceeași perioadă. Un remorcher de același tip se observă în celebra pictură a lui Turner: «Ultimul voiaj al lui „Téméraire”»;

— cercetînd listele căpitaniilor din Brăila și Galați, am observat că cele mai vechi remorchere românești particulare înregistrate la sfîrșitul secolului erau construite în 1878—1879, un exemplu fiind „Mon Plaisir”, al societății „Dunărea”, ce avea 26 m, era echipat cu mașină cu dublă expansiune, dezvoltă 256 CP, deci era cu mult mai modern decît cel prezentat în fotografie;

— toate remorcherele de Dunăre de după 1850 erau punctate cu post de pilotaj suprainălțat; or, acest remorcher este nepunctat, singurul adăpost al mașinii fiind coviltirul improvizat din scinduri.

Înclinăm să credem că nava a fost comandată și folosită de un negustor întreprinzător, care în acea perioadă avea să revoluționeze transportul grînelor în porturile dunărene. După mai bine de 40 de ani, nava era încă rentabilă, funcționînd cu lemne sau cărbuni și remorcînd în amonte velierele particulare ce nu puteau plăti decît prețuri mici. Cu un echipaj de 2—3 oameni — un mașinist, un cîrmaci și un om pentru manevră — remorcherul necesita cheltuieli de întreținere reduse. Prezența lui se remarcă și într-o altă fotografie a lui Szatmary, ce înfățișează schelele de încărcare din Galați și se găsește la Biblioteca Academiei.

CRISTIAN CRĂCIUNOIU

„Eu cu Dunărea sînt una, Batem vremea și furtuna!”

Poezia populară a strîns în acest distih o întregă istorie. Este istoria înfrățirii neamului românesc cu fluviul, împreună cu care a înfruntat trecerea veacurilor și furtunile istoriei. Sub aceste versuri așezăm și cîteva știri despre „frăția de arme” dintre români și Dunăre.

Cronicile timpului amintesc despre ceea ce putem numi o „flotilă românească la Dunăre” încă din timpul voievodului Țării Românești Vlad Dracul, care a luat parte la cruciada pornită în anul 1444 împotriva turcilor, sub conducerea vestitului principe transilvănean Ion Corvin de Hunedoara. Din cronică scrisă de francezul Wavrin, ducele Burgundiei, care în acest război a comandat flotele franceze și venețiene, venite pe Marea Neagră spre a lua parte la bătălia de la Varna, unde oștile creștine au fost înfrînte, aflăm că, totuși, această flotă a continuat lupta, intrînd pe Dunăre în anul 1445, și luînd legătura la Silistra cu oștile muntene conduse de tînărul Vlad, fiul domnitorului de atunci, și care avea să devină mai tîrziu temutul Tepeș-Vodă.

Wavrin descrie astfel vasele românești care li s-au alăturat: „40-50 vase care sînt dintr-o bucată... lungi și strîmte și cu mulți români în ele”, pe atunci denumite de români „cinuri”, în zilele noastre „ciobacă”, niște vase monoxile. S-a plecat spre Turtucaia, galerele lui Wavrin luînd-o înainte, mîinate de vîntul ce le umfla pinzele, iar „Fiul voievodului le însoți cu vasele lui, care fiind cu vîște și nu cu pinze ca ale noastre, veneau în urmă...”, ancorînd la două mile de Turtucaia. A doua zi, începu atacul asupra acesteia, galerele

ridicără ancorele „și porniră în urma vaselor valahe cît putură de grabă. Punînd și piciorul pe uscat, valahii fură respinși pînă la vasele lor de către turcii din cetate. Dar celele Wavrin, cu arbaletele și tunurile de pe două galere, ajută pe români să pornească din nou la asalt”. Cu acest prilej „Domnul Valahiei porunci să treacă Dunărea un număr de 4 000 de ostași călări, înot, ca să ajute pe impresurătorii”. A fost deci în această luptă primul caz cunoscut în țara noastră de cooperare între forțe navale și de uscat, și totodată primul de acest fel făcut împreună cu aliați străini.

Aceste flotile de luntrii le găsim și mai tîrziu în cursul istoriei noastre. Astfel, scriitorul italian Ciro Spontoni descrie într-o lucrare a sa cum Mihail Viteazul a cucerit cu ajutorul luntrilor orașele Vidin, Rusciuc și Nicopole din Bulgaria de azi, în campaniile sale din anul 1595-98, și laudă pe românii de atunci pentru faptul că „au înțeles însemnătatea unei flotile pe Dunăre”.

Alte mărturii ne-au fost transmise în însemnările, din timpul domniei lui Radu Șerban Basarab, ale italianului Alvise Radibrad, care referindu-se la luptele din anul 1603, scria: „Au trecut ai noștri cu cîteva luntrii pe la Brăila și atacară așezările turcești și au ajuns la Silistra. Atît de mult s-au speriat turcii, că au părăsit într-o singură zi partea de pămînt dintre Brăila și Mare, ce se chiamă Dobrogea, retrăgîndu-se cu Pașa la Bazargic”. File de cronică dunăreană, din vremurile cînd românii înfruntau furtuna otomană...

POMPILIU VOICULEȚ-LEMENY

1877

Mîndria și speranța unei țări întregi

FAPTE DE BRAVURĂ LA GRANIȚA DUNĂREANĂ

Acțiunea armată a României pentru conștiințirea independenței de stat depline s-a caracterizat, mai ales în prima parte a războiului din 1877-1878, prin ample acțiuni militare purtate în imediata apropiere a bătrînului fluviu. Dunărea, ca de alte numeroase ori în istoria noastră multimilenară, devenea martora unor mari bătălii pentru independență și progres național.

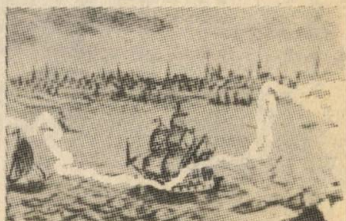
Întrearea armatei române în dispozitivul de acoperire strategică a Dunării s-a efectuat la începutul lunii aprilie 1877, concomitent cu executarea mobilizării generale. Deoarece punctele cele mai amenințate erau zonele București și Craiova, comandamentul român a căutat o soluție optimă care să permită folosirea tuturor forțelor terestre și fluviale. Astfel, Divizia 1 infanterie a fost amplasată în jurul orașului Craiova, cu o avangardă la Calafat; Divizia 2 infanterie în București și împrejurimi, cu unități de avangardă la Giurgiu și Oltenița; Divizia 3 infanterie în zona Brăila, Galați; iar Divizia 4 infanterie în zona Mărășești-Tecuci-Focșani. O asemenea dispunere a forțelor proprii asigura posibilitatea unei riposte hotărîte împotriva oricăror tentative de forțare a fluviului de către armata otomană, precum și efectuarea unor manevre de rezistență în cazul amenințării pentru spațele frontului.

Numeroase au fost faptele de vitejie săvîrșite în această perioadă de grănicerii, infanteriștii și artileriștii români în luptele purtate pentru apărarea frontierei dunărene și respingerea incursiunilor trupelor de bașbu-zuci. Spicuim dintre acestea pe cele realizate de ostașii care au făcut parte din bateriile de artilerie care au alcătuit cercul de foc al Calafatului, blocind în garnizoana otomană de la Vidin numeroase efective inamice, cărora nu le-au permis să forțeze fluviul



și nici să se deplaseze în alte puncte amenințate de forțele aliate. Încadrate cu marinari și ostași din divizionul de pompieri, cele 8 baterii de coastă purtînd nume simbolice ca: „Mircea”, „Ștefan cel Mare”, „Mihai Bravu”, „Renașterea”, „Independența”, etc. au executat numeroase trageri de artilerie asupra pozițiilor inamice. Comandanți de maiorul Nicolae Dumitrescu Maican din Corpul Flotilei, artileriștii noștri s-au acoperit de glorie prin vigoarea, precizia, și dăruirea cu care au efectuat misiunile. Printre tunarii români care s-au evidențiat în mod deosebit pot fi amintiți locotenentul Găman, caporalul Ionescu Anghel și soldații Manole Dobre, Enică Temistocle, Duță Dumitru și Grosian Ion de la bateria „Mircea”, care nu și-au părăsit pozițiile de luptă nici atunci cînd asupra poziției lor s-a concentrat focul artileriei inamice de peste Dunăre.

În cursul lunilor mai și iunie 1877, unitățile noastre, mai ales cele din Corpul Flotilei și bateriile de artilerie, au colaborat cu armata rusă în operațiunea de anihilare a bastimentelor otomane, care constituiau o serioasă amenințare pentru trupele angajate în acțiunea de forțare a fluviului. La fiecare apariție a lor, navele inamice erau supuse unui puternic bombardament de artilerie din partea bateriilor române amplasate în diferite puncte pe malul stîng al Dunării, iar mișca-



rile trupelor otomane erau atent supravegheate de infanteriștii și grănicerii noștri.

În luptele purtate pentru stăpânirea Dunării, la loc de cinste se înscrie acțiunea marinarilor români și ruși din noaptea de 13/14 mai 1877, când șalupa românească „Rindunica”, armată cu un școndu port-torpilă și având 14 oameni la bord, împreună cu șalupele rusești „Djighit”, „Ksenia” și „Tarevna”, au atacat prin surprindere un grup de nave otomane retrase pe canalul Măcin, reușind să scufunde prin torpilare cea mai mare navă rămasă în serviciul flotei otomane de Dunăre – monitorul de mare „Hifzi Rahman” (2500 t deplasament, 4 tunuri, 132 oameni de echipaj).

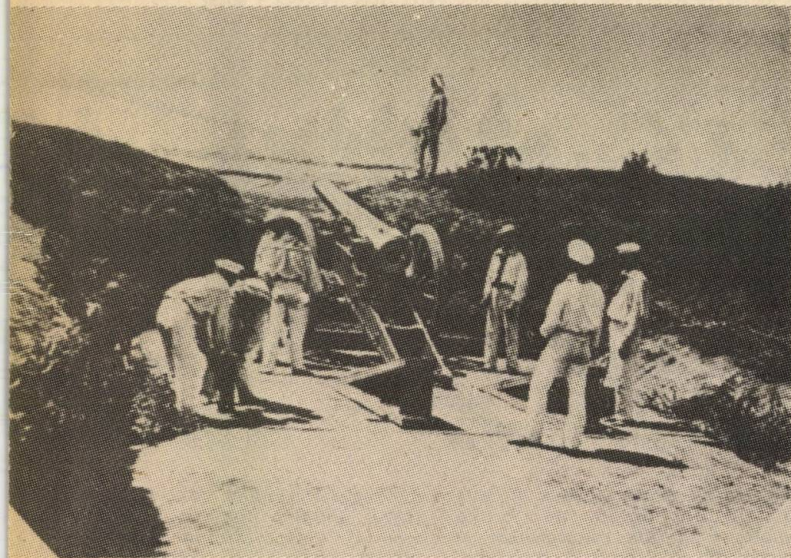
Constantin Bacalbașa, aflat în acel moment la Brăila, relatează atacul asupra monitorului „Hifzi Rahman”, elogiind fapta de eroism săvârșită de maiorul Ioan Murgescu în momentul în care șalupa „Rindunica”: „...voind să se retragă spre a nu fi prinsă în vîltoarea navei ce se scufunda, se apleacă pe o parte și primi apă la mașină. Era primejdie de înecare. Atunci maiorul Murgescu, cu prețul vieții se scoborî în compartimentul mașinii și o puse din nou în stare de a funcționa”. Un alt autor contemporan evenimentelor, T.C. Văcărescu, în lucrarea Luptele românilor în resbelul din 1877—1878 menționa: „Fapta îndrăzneată la care contribuise un ofițer român aduse onoare oștirii noastre și

modestului dar inteligentului nostru corp de marină, care se dovedea că posedă ofițeri hotărîți și înștruiți...” Pentru bravura și iscusința dovedite cu acest prilej, maiorul român Ioan Murgescu a fost citat prin înalt ordin de zi și decorat cu ordine românești și ruse.

În evoluția operațiunilor militare, ca urmare a cererii expresе a comandamentului rus, determinată de rezistența hotărîită a garnizoanei otomane din Plevna, a apărut imperios necesară trecerea armatei române peste fluviu, participarea ei directă la acțiunile de luptă din sudul Dunării. Geniștii și marinarii români erau puși în fața unui important examen tehnic și militar. În acest scop au fost mobilizate forțele pentru instalarea grabnică a unui pod de pontoane în zona orașului Corabia, punctul Siliștioara. Și cu acest prilej ostașii români s-au dovedit la înălțimea cerințelor, înscriind în patrimoniul luptei pentru libertate noi fapte de curaj, vitejie și dăruire de sine pentru neatinerea patriei străbune. După o minuoasă pregătire și transportarea materialului ostașii noștri au trecut la montarea podului. Sub acoperirea trupelor de avangardă s-a realizat, între 14—19 august 1877, un pod de vase construit de compania de pontonieri a Marelui Cartier general, ajutată de compania 1 geniu și de un batalion din Regimentul 6 Dorobanți. Marinarii de pe șalupele „Rindunica” și „Bucur”, au remorcat pontoanele de la țarm la axul podului. Concomitent, alte unități de infanterie și geniu au executat drumurile de acces și rampele de la capetele podului pe un postament de fascine și gabioane. „Drumul” peste Dunăre era gata, asigurându-se una din cele mai mari acțiuni fluviale din sec. al XIX-lea.

Referindu-se la operațiunile de montare a acestui pod, ziarul „Românul” din 27 august 1877, consemna: „Construirea și așezarea podului de la Corabia fac onoare ofițerilor noștri; oricine este în drept a fi mîndru că pentru înțlia oară cînd sînt chemați a pune în aplicare știința lor, junii noștri ofițeri au știut să se achite cu succes”.

În sunetele marșurilor patriotice intonate de muzicile militare, cu tricolorul în frunte, trupele noastre au trecut podul peste Dunăre îndreptîndu-se spre cîmpurile de bătălie de la Plevna, Rahova și Smîrdan. Impresionat de acest moment înălțător, Alexandru Vlahuță arăta: „Solemne și pline de hotărîre erau chipurile pîrlite de soare



Baterie românească de artilerie la Calafat



Mîndria și speranța unei țări întregi



Scene din Războiul de Independență în ilustrațiile de epocă.

ale ostașilor înșirați drept, umăr la umăr, pe șesul Siliștioarei. Ei simțeau că asupra lor, în clipa aceea, stau ațintite privirile duioase și încântătoare ale unui popor. Ei știau că în cutele drapelului lor duc mîndria și speranțele unei țări. Trecerea Dunării de către armata noastră a avut un larg ecou și în inimile românilor din Transilvania. Revista „Familia”, ce apărea la Oradea, publica, în acele zile, un articol intitulat „Armata română a trecut Dunărea” în care se arăta: „Mame, surori, soții și copii au șters lacrima ce le brăzda fața după fiul, fratele, soțul sau părintele plecat la luptă și au strigat cu țara întreagă: Traiască armata română!”.

Eroismul românesc s-a evidențiat și în alte acțiuni de luptă executate pe Dunăre în contact direct cu inamicul. Amintim printre acestea instalarea, sub focul continuu al artileriei inamice, a unui baraj de torpile la Nedea, destinat apărării podului de la Turnu Măgurele, operațiune cu prilejul căreia s-a remarcat sublocotenentul Emanoil Kolinski, specialist al flotei noastre în torpile. În ziua de 7 noiembrie 1877 artileristii marinari conduși de maiorul N. Dumitrescu Maican,

au reușit să scufunde temutul monitor-cuirasat otoman „Podgorița”, care efectua misiuni de luptă în zona Arcer Palanca și Vidin. În telegrama trimisă de comandantul corpului de observație vitejilor noștri artileriști conduși de maiorul Maican se spunea: „Te felicit pentru inteligenta conducere a operației sfărîmării și scufundării monitorului otoman. Am raportat de îndată faptul; prezentați-mi, prin comandantul Diviziei, ofițerii și gradele inferioare care merită recompensă. General Lupu”.

Enumerarea faptelor de bravură săvîrșite de ostașii noștri pentru apărarea grăniei dunărene în timpul războiului de independență poate fi continuată cu numeroase episoade asemănătoare; prin lupta lor hotărâtă, marinarii, artileristii și infanteriștii au împiedicat trecerea trupelor otomane la nord de fluviu și transformarea țării în teatru de război. În același timp a fost acordat un sprijin substanțial acțiunilor desfășurate de armata rusă în sudul Dunării. Acest fapt a fost înregistrat cu promptitudine și la dimensiunile lui reale, de opinia publică europeană. Ziarul englez „The Times” insera în paginile sale: „Trupele ro-

mâne, protejînd propria lor frontieră pe Dunăre, au făcut un mare serviciu rușilor prin faptul că au împiedicat pe turci să ocupe și să fortifice capete de pod pe malul nordic al Dunării” iar, într-un număr ulterior, se preciza că: „Trupele românești care au fost sub foc, sînt laudate pentru sîngele lor rece, atît de ofițerii lor, cît și de străinii care au avut ocazia de a fi martori ai purtării lor”.

Datorită curajului, eroismului și spiritului de jertfă de care au dat dovadă ostașii noștri, România și-a consfințit pe cîmpul de luptă independența absolută de stat, garanție sigură și de neprețuit a dezvoltării în deceniile următoare, pe calea desăvîșirii unității naționale.

NICULAI MOGHIOR



Epopeea războiului de eliberare națională și întregire statală din 1916-1919 este marcată de numeroase momente dramatice ale luptei necurmăte a românilor pentru împlinirea deplină a idealurilor sfinte de unitate națională și independență. Primul război mondial a fost pentru noi o mare încercare, atingerea obiectivelor politice care declanșaseră acțiunea militară a României făcându-se după nenumărate suferințe, sute de mii de jertfe umane și imense pierderi materiale.

Momentele de cumpănă nu au fost puține. După intrarea triumfală a trupelor române în Transilvania, în august 1916, a urmat reculul din toamna și iarna aceluiași an, recul datorat, după cum se știe, în primul rînd, neîndeplinirii de către Aliați a angajamentelor asumate. Deși cu mai mult de jumătate din teritoriu pierdut, cu ostirea rărită de înclăstările de pe cimpul de bătălie și de teribilul tifos ce a bîntuit Moldova în iarna lui 1917, am găsit puterea să biruim în vară la Mărăști, Mărășești și Oituz, în fața temutului feldmaresal A. von Mackensen. A venit însă pacea de la Brest-Litovsk, cu tot cortegiul ei de urmări funeste pentru soarta României: după armistițiul de la Focșani, din decembrie 1917, pacea de dictat impusă României de Puterile Centrale în mai 1918. Cu bărbăție, cu stoicism, cu deplină încredere în dreptatea revendicărilor noastre, am depășit toate aceste meandre ale destinului și la 1 Decembrie 1918, unitatea neamului a devenit fapt împlinit, prin istorica hotărîre a Marii Adunări Naționale. Chiar și această succintă rememorare a evenimentelor este, credem, sugestivă pentru înalta tensiune la care s-au derulat evenimentele războiului de întregire, ale luptei românilor pentru unitate națională. În acest răstimp, Dunărea a figurat permanent în ecuațiile stabilite de factorii de decizie militară, în diverse ipostaze: obstacol în calea invadatorilor, spațiu de confruntare cu flota adversă, adăpost pentru flota fluvială comercială și militară.

Ne propunem să evocăm - din perspectivă dunăreană - unul din episoadele cele mai controversate ale campaniei armatei române din 1916 și anume cel pe care îndobște istoriografia militară l-a denumit „manevra de la Flămînda”.

1916 MANEVRA DE LA FLĂMÎNDA

În culisele unei decizii

Pătrunderea trupelor eliberatoare române în Transilvania, la 15/28 august 1916, a fost marcată de entuziasmul manifest al întregii suflări românești de dincolo și de dincoace de munți. După nici o săptămînă de campanie, atacul declanșat prin surprindere de trupele bulgare și germane asupra pozițiilor fortificate de la Turtucaia avea să schimbe cu brutalitate datele problemei. Vestea căderii Turtucaiei și apoi a Silistrei - două „cetăți” garante, în concepția vremii, pentru siguranța frontierei dunărene - a fost ca o lovitură de trăznet pentru opinia publică, trezirea bruscă în fața crudei realități a războiului. Nici guvernul și nici Marele Cartier General român nu au fost scutite de „frisoanele” acestei agresiuni din sud, în condițiile în care Bucureștii mai sperau încă, la începutul războiului, în neutralitatea Bulgariei, speranță întreținută și de asigurările nefondate ale Rusiei țariste. Nu atît însă „vicienia bulgară” a stîrnit reacția precipitată a forurilor de decizie românești, cît mai ales confirmarea clară a faptului că promisiunile ajutoare aliate erau aproape total lipsite de consistență. Pentru că dezastrul de la Turtucaia fusese posibil deoarece armata țaristă trimisese în

Dobrogea un corp de armată de valoare îndoielnică - „oasele aruncate românilor”, cum își autodefinia trupa din subordine chiar generalul Zaionciovski - iar Armata de la Salonic a generalului francez Sarraill se dovedise incapabilă de o acțiune de fixare a trupelor bulgare. Și aceasta cu toate că Antanta se angajase formal prin semnăturile depuse pe convenția militară din august 1916 că, prin acțiunile evocate mai sus, nimic nu va tulbura libertatea de acțiune a trupelor române în Transilvania. De la Moghilev, țarul și șeful Stavkai (Marele Cartier General rus), generalul Alekseev, au transmis imediat compasiunea lor și asigurarea că incidente gen Turtucaia sînt inevitabile la începutul războiului. Cînd ai o țară întinsă pe două continente îți poți permite și astfel de aprecieri. Noi însă, după cum consemna Nicolae Iorga, sîngeram după fiecare palmă de pămînt cîzută în mina dușmanului.

Nu este însă mai puțin adevărat că ezitarea de moment a înaltului Comandament român în fața unei schimbări atît de radicale a datelor problemei a determinat oprirea intempestivă a ofensivei din Transilvania, decizie cu numeroase implicații pentru evoluția ulterioară a evenimentelor. Înfrîngerea de la Turtucaia dobindea astfel proporții cu mult peste cele reale pentru Marele Cartier General român. Dar

acesta este numai jumătate din adevăr, restul fiind de găsit în insistența cu care generalii Joffre și Alekseev au solicitat abandonarea planului inițial de operații și declanșarea unei acțiuni decisive asupra Bulgariei. Amindoi sperau că astfel angajamentele lor neîndeplinite față de România vor fi împlinite chiar de către presupusul beneficiar!

Problema care se punea pentru comandamentul român era, în aparență, simplă: să continue ofensiva în Transilvania sau să elimine în forță pericolul de la sud? Rezolvarea era însă extrem de dificilă... Suveranul român s-a adresat în acele momente generalilor Alexandru Averescu și Constantin Prezan, comandanții Armatei II și respectiv, de Nord, solicitându-le părerea avizată. Prin memorii scrise cit și prin rapoarte verbale, cei doi generali și-au expus în detaliu punctele lor de vedere: Prezan opina pentru continuarea cu energie a ofensivei în Transilvania, în timp ce Averescu susținea necesitatea lovirii prin surprindere a adversarului de la sud de Dunăre. Fără a ști unul de opiniile celuilalt, s-au prezentat la 2/15 septembrie 1916 la Periș, localitatea unde se găsea Marele Cartier General român. Motivul? Un consiliu de război la care mai participau regele, primul ministru, I.I.C. Brătianu, generalii I. Culcer – comandantul Armatei I – și D. Iliescu, subșeful M.C.G. Încrăzători în soluțiile date, Averescu și Prezan au făcut din acest consiliu începutul unui duel ce se va continua și înăspri de-a lungul războiului și chiar mult timp după aceea. La 2/15 septembrie 1916, la Periș, după ce suveranul și generalul Iliescu au făcut o succintă prezentare a situației de pe fronturi și a recomandărilor primite de la aliați, s-a dat cuvântul comandanților de armată. Culcer s-a mulțumit să solicite întăriri pentru armata sa, în timp ce Prezan a refăcut oral argumentația sa. Totul era pigmentat de un schimb de replici acide între Prezan și Averescu, pînă cînd cel din urmă avea să rostească: „Dacă mi s-ar da forțele necesare aș ști ce trebuie făcut”. Brătianu s-a arătat imediat interesat: „Ce, domnule general?”. Răspunsul lui Averescu conținea esența viitoarei operații: „Aș trece Dunărea și aș cădea în spatele lui Mackensen”. Prezan a sărit însă ca ars: „Este imposibil să faci această operațiune fără să degarnisești frontul principal, ceea ce este periculos”, dar Averescu a ripostat imperturbabil: „Asta este părerea ta, dar nu și a mea”. În memoriul pe care l-a întocmit la 11 ani după consumarea acestor fapte, Prezan susținea că finalul consiliului de război de la Periș nu a adus practic nici o clarificare pentru operațiile următoare. Dar nu uită să menționeze că la invitația lui Brătianu – „Ce zici, domnule general, că trebuie făcut?” – Averescu și regele au trecut într-o cameră alăturată. Acolo, fără îndoială, decizia de trecere a Dunării a devenit fapt împlinit. Peste numai două zile, Averescu a revenit la Periș cu planul operației minuțios întocmit.

0 operație îndrăzneță

Averescu era, fără îndoială, nu numai unul din cei mai buni comandanți ai momentului dar și un temeinic cunoscător a ceea ce, în terminologia vremii, se definea ca „teatrul de operații sud”. Planul său era îndrăzneț și, de aceea, cu mari șori de izbîndă. În timp ce forțele româno-ruse înglobate în Armata de Dobrogea – comandată de generalul rus Zaiioncivski – trebuiau să fixeze adversarul prin acțiuni ofensive, Armata 3 română avea să treacă prin surprindere Dunărea pe la Flămînda, să înainteze spre est și să răstoarne frontul inamic. Prinse în clește, trupele bulgaro-germane nu ar fi avut scăpare... Pentru reușita acestei operații, Averescu, în maniera ce îl

caracteriza, nu a lăsat nimic la voia întâmplării. În 12 zile de muncă asiduă și încordată, totul – concentrarea trupelor, a materialelor pentru pod etc. – era gata pentru ora H. Și pentru că factorul decisiv era surpriza, preparativele s-au desfășurat în cel mai strict secret, la sud de Dunăre nimeni nebanuind că 6 divizii de infanterie și una de cavalerie așteptau numai un semnal pentru a trece pe malul drept al fluviului și a se lansa în urmărire. La 18 septembrie/1 octombrie, orele 3,30 ale dimineții, primele bărci purtînd ostașii Diviziei 10 Infanterie, comandate de generalul Arthur Văitoianu, au fost lansate pe Dunăre. „Era prima noastră luptă – scria unul dintre ofițerii diviziei – și botezul de sînge trebuia să ne oțelească pentru încercările mult mai grele pe care aveam să le îndurăm”. Trecînd peste oboșeala acumulată în marșurile executate pe o căldură toridă, ostașii Diviziilor 10 și 21 Infanterie au făcut toți proba vitejiei lor și, în scurt timp, un cap de pod cu o lărgime de 14 km și o adîncime de 6 km se afla în stăpînirea lor la sud de Dunăre. A intervenit însă un element neprevăzut în nici un calcul anterior: o puternică furtună care a îngreunat mult lupta genistilor pentru întinderea podului. Mai mult, ploaia abundentă a facilitat ieșirea monitoarelor austro-ungare din canalul Belene, peste barajele de mine românești. Podul – rupt de cîteva ori de furtună – se găsea în mare pericol, iar acțiunea părea compromisă. Nimeni nu a căzut însă pradă deznădejdi. În lipsa flotei române, aflate la 150 km în aval, artileria de pe malul stîng a pornit un necrutător duel cu flota austro-ungară. Bastimentele adverse, fără adversar pe apă, au reușit să pună însă serioase piedici pentru continuarea trecerii. În fața acestui concurs de împrejurări nefavorabile, generalul Averescu a decis să nu riște fără rost și a cerut *aminarea temporară* a manevrei. Ca răspuns, suveranul român i-a comunicat că aprobă *suspendarea definitivă* a operației planificate. Temîndu-se că este vorba de o greșită înțelegere a mesajului său, Averescu a cerut lămuriri. Dar Marele Cartier general era categoric: manevra de la Flămînda nu va mai avea loc! Ce se întîmplase?

Pur și simplu eroare?

Adversarii și partizanii operației de la Flămînda nu s-au sfiit să o califice drept o eroare de comandament, vinovatul fiind – după caz și simpatii – generalul Averescu sau Marele Cartier General român. În perioada interbelică, abundentă în astfel de deluri peste timp, din cauza excesivei înclinații spre verdictive definitive a exegeților, nu s-a putut da o soluție unanim acceptată acestei probleme. Cercetările de ultimă oră au dat la iveală însă o versiune mult mai apropiată de realitatea istorică. Astfel, manevra de la Flămînda dovedește incontestabil capacitatea comandamentului român de a planifica și executa operații de anvergură cu mari implicații strategice. Pentru că, dusă pînă la capăt, ea ar fi determinat, probabil, prăbușirea frontului Puterilor Centrale din Balcani. O recunoștea, peste ani, generalul bulgar Toșev, comandantul de atunci al Armatei 3 bulgare, care, exasperat de „miopia” lui Ludendorff, fostul șef al Marelui Cartier General german, arăta: „Dacă românii ar fi putut lărgi capul de pod și să treacă și alte unități pe dreapta Dunării, atunci cu toții ne-am fi aflat la strîmtoare, chiar însuși Ludendorff”. A fost atunci Flămînda o „ocazie ratată”, pentru că în afară flotei austro-ungare, o rezistență adversă de amploare nu era întrevăzută în timp util? Adevărul, cunoscut de altfel, este că între timp, pe frontul din Carpați Armata 9 germană își terminase concentra-

rea și amenința străpungerea defensivei române. Pericolul cel mai mare de acolo venea și, în mod logic, o operație de amplasare la sud de Dunăre implica un risc enorm. Se ridică un nou semn de întrebare: de ce nu s-a dat curs propunerii generalului Prezan? „Ezitatea” Marelui Cartier General român își are însă explicațiile ei. Joffre, șeful Marelui Cartier General francez, susținea cu insistență o acțiune română decisivă împotriva Bulgariei, considerând-o un „leac” pentru deblocarea eşaloanelor sale de la Salonic. De la Moghilev, generalul Alekseev, omologul rus al lui Joffre, asigura pe români că mișcările adverse din Transilvania nu aveau nici o importanță, pentru a acoperi astfel inactivitatea frontului lui Brusilov, ce trebuia să susțină trupele române. De altfel, făcând dovada „supleții” sale de gândire, la o zi după declanșarea operației de la Flămînda, Alekseev a recomandat abandonarea ei ca lipsită de per-

spectivă. Prins în mîngina coaliției, comandamentul român a crezut o clipă că printr-o lovitură fulgătoare va îndrepta ceea ce Aliații se eschivaseră să facă. Din nefericire pentru noi, eram grozav de singuri în fața unui adversar necruțător și această constatare și-a găsit o tristă confirmare în întreaga campanie din 1916.

Ca de atîtea ori în decursul zbuciumatei sale istorii, neamul românesc și-a croit drumul spre libertate și unitate cu propriile sale puteri, fără a aștepta mila sau bunăvoința vreunei mari puteri. Pe jertfa martirilor luptei pentru unitate, pe oasele albe ale ostașilor căzuți la Jiu, pe Argeș și Neajlov, la Porțile Moldovei, dar mai ales pe energia și voința nestămutată a întregului popor de a-și croi singur destinul, s-a clădit, în decembrie 1918, România tuturor românilor.

ADRIAN PANDEA

1944

DUNĂREA ÎN FLĂCĂRI

August 1944 — moment de răsruce în istoria noastră națională. În cronică de aur a revoluției, declanșată la 23 August 1944, marinarii români au înscris pagini nepieritoare de eroism și vitejie...

În momentul transmiterii prin radio a Declarației noului guvern român privind încetarea ostilităților contra Puterilor Aliate și întoarcerea armelor împotriva Germaniei fasciste, navele militare românești de pe Dunăre, printre care monitoare „Brătianu”, „Ardealul”, „Lahovari”, „Basarabia”, „Bucovina”, vedetele fluvialului nr. 1, 3, 4, 5 și 6, dragoarele „Amurg”, „Basarab”, „Ghepard”, „Motru” s.a., subordonate Comandamentului Forțelor Fluviale, se aflau în diferite porturi, de la Chilia pînă la Turnu Severin, executînd diverse misiuni de pază și luptă. La această dată, forțele navale germane, aflate pe Marea Neagră și în Delta Dunării, dispuneau de un mare număr de nave militare și mijloace dotate cu armament de calibru mic și mijlociu, superioare ca număr și armament forțelor românești. La aceste forțe inamice se adaugă navele comerciale, multe dotate cu armament pentru autoapărare, care se retrăgeau pe Dunăre în sus încărcate cu militari, tehnică de luptă și alte materiale.

Ordinul de întoarcere a armelor împotriva coteropitorilor hitleriști și Declarația Partidului Comunist Român au fost primite cu entuziasm de marinarii noștri. ei

incadrîndu-se, din primele ore ale zilei de 24 august, cu toată hotărîrea, alături de celelalte forțe armate, în eroica luptă antifascistă. S-a trecut imediat la dezarmarea trupelor hitleriste, din diferite porturi dunărene, la urmărirea, atacarea și capturarea navelor inamice în curs de retragere pe fluviu, interzicîndu-se trecerea navelor germane prin zona Porților de Fier. Curajul, abnegația și dîrzenia generate de cauza dreaptă a războiului pe care îl purtau, au determinat înălțătoare fapte de eroism. La Galați, Cernavodă, Călărași, Oltenița, Zimnicea, Corabia, Șimian, Gura Văii-Gruu sau Ostrovul Corbului, bravii noștri marinarii au demonstrat încă o dată lumii întregi că „Pe aici nu se trece!”

Prima mare confruntare armată a marinarii române cu forțele hitleriste de pe Dunăre a avut loc în ziua de 25 august 1944, în zona Turnu Severin. Marinarii din detașamentul „Dunărea de Sus” au primit ordin să oprească și să captureze orice vas inamic care încerca să se retragă în susul fluviului. În aceeași zi a fost semnalat, navigînd în amonte spre Porțile de Fier, un convoi de tancuri petroliere germane remorcate de vasele „Turan” și „Panonhalma”. Remorcherul „Ardealul” și vedeta blindată nr. 7 au primit ordin să urmărească și să captureze navele inamice. Remorcherul „Ardealul” s-a apropiat la circa 100 m de convoiul inamic, somînd echi-

pajele germane să se predea. Acestea au refuzat să se supună: atunci, mitraliorii români au primit ordin să deschidă focul asupra cabinelor de comandă de pe cele două remorchere. A fost lansată o nouă somație de predare, fără nici un rezultat. În acest moment, a intervenit în luptă vedeta blindată nr. 7, care a deschis foc cu tot armamentul de la bord asupra convoiului. Văzîndu-se încolțiți, hitleriștii au ridicat steagul alb al capitulării. Acestei prime victorii românești i se vor adăuga numeroase altele. Un strălucit exemplu de dragoste de țară și spirit de jertfă l-au oferit marinarii români care au luptat, în ziua de 26 august 1944, în zona satului Șimian, în aval de Turnu Severin. Pe lîngă convoaiele de nave germane care înaintau pe Dunăre în amonte, pe șoselele Olteniei două coloane inamice — formate din circa 2000 de militari, 83 de mașini și 10 autotunuri — se apropiau de bariera de est a orașului Turnu Severin. Încărate în „Detașamentul Unic”, special constituit pentru apărarea orașului, echipajele de pe salupele și vedetele blindate ale „Detașamentului Dunărea de Sus”, sprijinite de formațiuni patriotice și unități ale trupelor de uscat, au organizat rezistența împotriva coloanelor inamice reușind să le oprească înainte de a ajunge în oraș. Intervenția unui grup de marinari-voluntari, condus de maestrul militar Matei T. Dumitru și sergentul major Aurel Albiș, a

lovit din plin forțele germane, dezorganizându-le și ușurând acțiunea de capturare a lor de către infanteria noastră. Ca urmare a intervenției marinarilor, au fost făcuți prizonieri 50 de ofițeri, 280 subofițeri și 914 soldați hitleriști.

Lupte aprige au fost purtate între 26 și 28 august 1944, pentru apărarea podului și orașului Cernavodă. Convoaiele inamice care se apropiu de pod, escortate de 7 monitoare, au deschis, în după amiaza zilei de 26 august, un foc năprasnic asupra pozițiilor marinarilor români, cu toate piesele de armament greu de la bordul navelor, încercând să forțeze trecerea și, apoi, să arunce podul în aer. Marinarii noștri au ripostat hotărât, avariind 10 remorchere hitleriste, incendiind altul și capturând 7. În noaptea de 26 spre 27 august, în ajutorul apărătorilor acestei zone au intervenit și monitoarele românești care acționau în zona orașului Hirșova. Gruparea de monitoare „Ardealul” și „Lahovari” a intrat în Brațul Borcea, iar cea alcătuită din monitoarele „Bucovina” și „Basarabia” pe Dunărea navigabilă. Navele inamice, oprite de barajul de foc de la Cernavodă, au fost surprinse în flancuri de monitoarele noastre și silite să se predea. Acțiunea energică a marinarilor noștri și-a spus și cu acest prilej cuvântul hotărât. Au fost capturate 16 remorchere hitleriste, trei pontoane înarmate, trei șalupe de patrulare și 68 de șlepure încărcate cu trupe și materiale de război. A fost salvat podul de la Cernavodă, fapt ce a permis deplasarea rapidă a trupelor române din Dobrogea spre frontul din Transilvania.

Dunărea devenea unul din principalele fronturi ale insurecției armate. În zilele următoare, navele românești au primit următorul ordin: „Navigați în amonte pe frontiera iugoslavă. Somați și forțați toate navele sub pavilion german de a trece pe malul românesc și dezarmați-le. Contrar, scufundați!” Vasele românești încep o amplă acțiune de curățire a Dunării de forțele hitleriste; porțiunea fluviului cuprins între Cernavodă și Giurgiu a fost eliberată pînă la 31 august 1944. Apar noi situații cărora bravi noștri marinari trebuie să le facă față. Odată cu deplasarea punctelor fierbinți în amonte, crește pericolul în zona Călărași. O coloană germană compusă din peste 2000 de ostași, 80 de masini și 13 tancuri se îndreaptă spre oraș, cu intenția de a trece Dunărea în Bulgaria. Intră în acțiune marinarii din regimentele de infanterie și geniu marină,

care aveau misiunea de a apăra partea de nord a orașului. Lupta cu forțele inamice, comandate de generalul Burdhardt, a fost angajată în seara zilei de 29 august și a continuat și în cursul zilei următoare. Inamicul încerca cu disperare, folosind întregul armament de care dispunea, să forțeze trecerea prin oraș spre Dunăre. Cu piepturile lor tinere, ostașii români, sprijiniți de luptătorii din formațiunile patriotice, au făcut zid de netrecut în fața inamicului. În ajutorul lor au venit marinarii de pe monitoare și ostașii regimentului 3 artilerie de gardă dislocat la Oltenița. În dimineața zilei de 30 august, marinarii infanteriști, comandați de locotenent colonelul Constantin Damienescu, au atacat navalnic, împiedicînd inamicul să se întărească în teren și determinîndu-l să renunțe la luptă. La Călărași, marinarii însciau o nouă pagină de eroism. În ordinul de zi, dat cu acest prilej, comandantul Batalionului de geniu marină, care participase la luptă pentru apărarea orașului, arată: „Trupa a dat dovadă de spirit de sacrificiu, curaj militar, abnegație, spirit de organizare și o înțelegere perfectă a ordinelor...”

Succesul infanteriștilor și genistilor marini de la Călărași a fost desăvîrșit de echipajele monitoarelor „Ardeal” și „Lahovari”, precum și de cel al vedetei fluviale nr. 4, care au interceptat, în timpul trecerii Dunării, hitleriștii care scăpaseră din luptele de la nordul orașului și încercau să forțeze fluviul. Datorită acțiunii energice a ostașilor marinari, zona Călărași a fost complet eliberată; la 2 septembrie 1944 au fost capturate ultimele elemente hitleriste care mai încercau să ajungă la Dunăre.

„Acțiunea Zieb” poate fi denumită una dintre cele mai însemnate victorii reputată de marinarii români de la fluviu împotriva navelor hitleriste. Constituită în zona Galați—Brăila—Măcin, sub comanda amiralului german Zieb, gruparea de nave hitleriste cuprindea 163 de nave de diferite tipuri dotate cu peste 100 guri de foc, avînd calibrul între 20 și 105 mm și circa 8000 de oameni la bord. Amiralul Zieb și-a propus sa străpunga, cu această impresionantă forță navală fluvială, toate sistemele de apărare românești și să se pună la adăpost pe cursul mijlociu al fluviului. După luptele crîncene de la Cernavodă, unde gruparea hitleristă a pierdut 11 nave și 1192 oameni (morți și răniți), ea a fost decimată de focul intens al tunurilor și armamentului de infanterie al unităților de marinari

din garnizoanele Călărași, Oltenița, Giurgiu și Calafat. Resturile acestei grupări de nave inamice se îndreptau spre Turnu Severin, pentru a face fuziunea cu forțele de uscat germane care ocupaseră poziții în zona Porților de Fier. A venit din nou rîndul navelor din detașamentul „Dunărea de Sus” să intre în acțiune. Comandanții de nave au primit misiunea să instaleze un puternic baraj de mine la Ostrovul Corbului, în aval de Turnu Severin. Sub focul forțelor germane de pe malul drept al Dunării și al navelor din siguranța grupării „Zieb”, marinarii români au reușit, într-un timp record, să-și îndeplinească misiunea, stopînd înaintarea convoiului dușman și determinîndu-l să arunce ancora în zona portului bulgar Prahovo. Echipajele grupării navale hitleriste se aflau într-o situație disperată. Strîns ca într-un cerc de foc de puternica ripostă a apărării românești a Dunării, cu forțele epuizate, amiralul Zieb a fost nevoit să ordone sabordarea propriilor nave. Și astfel, în fața portului Prahovo, și-a găsit sfîrșitul, scufundîndu-se în apele bătrînului fluviu, cea mai trufașă și puternică grupare navală hitleristă de pe Dunăre. Pentru strălucita lor biruință, în urma căreia a fost practic eliberat întregul curs al Dunării românești, numeroși ofițeri, gradați și soldați au fost decorați cu ordine și medalii românești și sovietice. Capitanul Ion Coadă, comandantul vedetei blindate nr. 7 și al stațiunii fluviale de la Șimian a fost decorat cu înaltul ordin „Steaua României” în grad de ofițer cu spade și panglică de „Virtute Militară”.

Fapte de un eroism deosebit au săvîrșit marinarii români și în perioada următoare a războiului antihitlerist, asigurînd trecerea, în diferite puncte ale Dunării, atît pentru trupele românești cit și pentru cele sovietice, executînd misiuni de dragaj și transport pentru nevoile frontului. Alți și alți eroi marinari si-au înscris numele în cartea de aur a vitejiei românești. Printre acestia menționăm pe căpitanul Nicolae Iovanelli, locotenentul Lupu Dinescu, caporalul Mihail Cazacu, fruntașul Petre Eșanu, soldat Petre Cîrlan, fochistul Ioan Arghir și mulți, mulți alții. Datorită jertfei lor, eroismului neprecupețit cu care s-au avîntat în luptă împotriva fascismului, marinarii de pe Dunăre au avut o contribuție importantă la înfrîngerea Germaniei naziste, ducînd faima micii dar bravei noastre flote pe Dunăre în mare și din mare în lume.

JIPA ROTARU
doctor în istorie, căpitan de rangul 2

Lupta uriașilor : GHERDAPURI ȘI CAZANE



O imagine anterioară aruncării în aer a „gherdapurilor”, cu două inscripții, în turcă (Vaskapu) și germană (Eisernes Thor), însemnând: Porțile de Fier.

Cine nu a auzit măcar despre marile trecători, tăiate de ape, care străbat munții Carpați? Foarte mulți le cunosc și le străbat cu mare plăcere de câte ori au prilejul.

Dar prea puțini cunosc faptul că aceste trecători sînt, într-un fel, unicate mondiale. În adevăr, trecătorile săpate în stîncile Carpaților de către apele învolburate ale Dunării, Jiului, Olteului, Buzăului și Bistriței sînt vîi de-a curmezișul munților, ce le-au stat în cale, și pe care le-au ros de-a lungul a mii și mii de ani, croindu-și drum din ce în ce mai larg, pînă ce au ajuns să curgă linistit în mărețele defileuri ce ne încintă privirile azi. Luați și priviți o hartă a lumii, ceea ce se numește un „mapa-mond”, sau cercetați pe hărțile continentelor șirurile de munți. Nicăieri nu veți mai vedea un curs de apă care să străbată un lanț de munți în curmeziș – adică dintr-o parte în alta – sau, dacă vreți să folosim un cuvînt științific: **transversal**, sau, ca să folosim închipuirea, așa cum tăiem o jîmbă în două cu un cuțit.

Marele nostru geograf, profesorul Ion Simionescu, a scris dealtfel că „Nici într-o altă șiră muntoasă din Europa nu sînt atît de tipice **vîi transversale** ca în Carpații românești”. Dar după cum arătam mai sus, asemenea vîi nu se mai întîlnesc nici în celelalte continente. Dovezile de netăgăduit ale acestor de necrezut înfăptuiri ale apelor există! Sau, mai bine spus, existau pînă nu demult. Anume, ați auzit de „gherdapuri”? Dar de „Cazane”?

În limba turcă „djerdap” înseamnă stîncă, iar în românește s-a spus „gherdap” la singular și „gherdapuri” la plural, dar aceste denumiri au fost folosite îndeosebi pentru a arăta stîncile care se aflau în apa Dunării, acolo unde marele fluviu își făcuse loc trecînd peste lanțul de munți cîndva neîntrerupt, tăindu-și o largă vale cu noianul său de ape, vale care desparte acum munții Carpați de munții Balcani. Aici urmele uriașei lucrări a apelor rămăseseră în ființă, dovedind că într-adevăr aici au fost munți de stîncă tare, din care apele continuau să roadă colțurile de stei, cioturi din temeliiile falnicilor virfuri muntoase de odinioară, între care apele se zbăteau spumegînd ca și cum ar fi fierț; de aceea, acestor locuri li s-a spus și „Cazane”, amintind de vasele în care se pune apa la fierț.

Priveliștea aceasta nu ne-o mai înfățișează decît vechile gravuri sau desenele pictorilor călători pe vremuri pe apele Dunării, adînc impresionați de măreția unică – în Europa, cel puțin – a acestor locuri, unde erau în trecut ceea ce geografia numește „ca-

taracte”, adică stînci din resturi de munți aflate în albia unui mare curs de apă. Însă, cu cît vasele de transport deveneau mai mari, cu atît treceau mai greu prin așa numitele „Porțile-de-Fier”, numele românesc al „gherdapurilor” și „Cazanelor”. Și atunci, în anii 1884-1886, s-au făcut aici cele dintîi lucrări de usurare a navigației – devenită primejdioasă în aceste locuri și făcînd numeroase victime omenesti și mari pagube de bunuri – prin distrugerea cu dinamită a colțurilor de stînci ce împiedicau navigația, mai ales în timpul apelor scăzute, cum sînt vara cîteodată, adică tocmai în anotimpul cel mai prielnic călătorilor și negoțului. Astfel s-a creat un canal lipsit de stînci de-a lungul malului sîrbesc, care a ușurat mult navigația, făcînd cu puțință mărirea schimburilor de bunuri dintre țările dunărene și cele din mijlocul și apusul Europei. Navigația se făcea încă cu greutate, din pricina marelui curent al apelor Dunării în acest canal, ceea ce impunea folosirea unor remorchere foarte puternice pentru tragerea grelelor sîlepuri încărcate, ce trebuiau să fie duse în susul fluviului. Cum deseori nici acestea nu puteau învinge singure năvalnica curgere a apelor, s-a înființat un serviciu de remorchere care navigau numai între porturile între care se afla canalul, unindu-și puterile cu acelea ale remorcherelor și vapoarelor ce trebuiau să străbată canalul împotriva cursului apelor. Și totuși, navigația se făcea cu mare greutate. La această împrejurare s-a găsit un mijloc bun de usurare a trecerii prin acest canal, în timpul primului război mondial, cînd cuiva din comandamentul trupelor de ocupație germane i-a dat în gînd să pună pe digul dinspre fluviu al canalului șine de cale ferată, pe care două locomotive pentru trenuri de marfă, legate tender la tender, își uneau puterile cu cele ale remorcherelor – remorcate acum ele însele de către locomotive – și așa s-a izbutit să se tragă mai repede și mai ușor grelele convoaie de sîlepuri încărcate în susul marelui fluviu. Acest sistem de tragere a sîlepurilor a funcționat un timp și după acel război.

De toate aceste strădanii, ale atîtor zeci de ani, acum nu mai este nevoie: deoarece prin marea lucrare hidrotehnică care este barajul Dunării de la Gura Vîil, rod al înmanunchierii gîndirii și muncii românilor și iugoslavilor, uniți din totdeauna într-o bună vecinătate, s-a adus pace și apelor Dunării, care de-abia acum, după milenii, curg linistite între malurile înalte ale munților.

POMPIIU VOICULEȚ-LEMENY

Primele căi ferate la fluviu

Dacă priviți primele hărți ale căilor ferate veți observa că drumurile de fier se construiau pe anumite direcții. Opțiunile economice trebuiau să țină seama și de posibilitățile tehnice ale acelei perioade. Căile ferate se realizau fie prin „prelungirea” liniilor care înaintau din vestul Europei, fie din porturile fluviale sau maritime, unde puteau acostă șlepurile speciale care transportau „monștri” de fier. Să menționăm că locomotiva „Calugăreni” — intrată în istoria căilor noastre ferate — așa mică cum era, cîntărea peste 20 000 kg, transportul ei, chiar demontată, ridicînd mari probleme pe drumurile de atunci.

Dunărea, cu remorcările ei propulsate de forța aburului, avea să faciliteze construirea căilor ferate în sud-estul continentului. În 1860 — la aproape 30 de ani de la darea în folosință a liniei britanice Manchester — Liverpool, portul Constanța era „legat” de Dunăre prin calea ferată care ajungea la Cernavodă. Anul 1869 este scris cu majuscule în istoria feroviara românească. La 31 octombrie — în urmă cu o sută douăzeci de ani — în gara Filaret din București era o mare animație. Numeroși locuitori ai Capitalei asistau la un moment istoric — inaugurarea oficială a liniei spre Giurgiu. La ora 10,45, la un semnal din corn dat de șeful gării, garnitura remorcată de locomotiva „Mihai Bravu”, în uralele a mii de bucureșteni, se îndrepta spre portul de la Dunăre. La 15 minute a fost urmată de un alt tren, tras de locomotiva „Dunărea”, condusă de Nicolae Tănase, primul mecanic român. Distanța de circa 60 de km a fost acoperită într-o oră și 45 de minute, o viteză extraordinară pentru acele timpuri. Călătorul care dorea să ajungă de la București la Constanța, pentru a face baie în Marea Neagră, avea așadar, la sfîrșitul secolului trecut, două posibilități: prima, cu diligența prin Barăgan, traversînd Dunărea cu bacul, la Cernavodă, de unde „trenul de băi” îl ducea la Constanța; a doua, „mai rapidă”, cu trenul „Fulger” din Capitală pînă la Giurgiu, de unde un vapor cu zburături ducea călătorii pe Dunăre pînă la Cernavodă, călătoria continuînd cu trenul pînă la litoral. Durata 15—16 ore!

În 1872, linia ferată care „cobora” de la Burdujeni, Roman, Mărășești se abate brusc spre ră-

sarit, atinge Dunărea la Barboși, face o ramificație spre portul Galați, pentru a continua, prin Brăila, Buzău și Ploiești, drumul spre București. Legătura dintre căile ferate și marele fluviu devenea tot mai strînsă, contribuind la dezvoltarea unei comunicații moderne. La 1888 drumul de fier străbătea defileul de la Vrîncioaia — Turnu Severin, rețeaua de cai ferate din sudul țării avînd ramificație la Corabia, Turnu-Magurele și Călărași. Programul trenurilor era pus în concordanță cu mersul vapoarelor de călători, care făceau legătura cu localitățile de pe malurile Dunării. Navigația regulată pe Dunăre s-a dezvoltat cu succes în ultimele decenii ale secolului al XIX-lea și în mod deosebit după înființarea Serviciului Navigației Fluviale Române (1890). Vasul de pasageri „Orientul” asigura

legătura continuă dintre Galați și Braila; cargoboturile „Dobrogea”, „București”, „Iasi”, „Turnu-Severin” și „Constanța” circula pe Dunăre spre Occident.

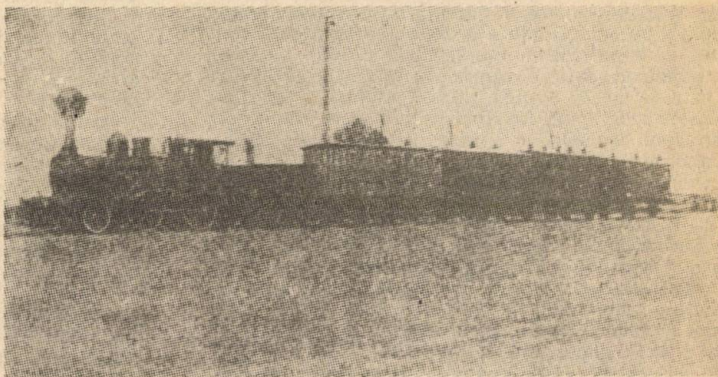
În 1895, bătrînul Danubiu a fost „traversat” de podurile și viaductele realizate de celebrul specialist Anghel Saligny, facilitînd legătura feroviara directă între Capitală și Marea Neagră. Iată o relatare de presă a unui moment istoric — probele de rezistență a podului de la Cernavodă: „Un tren format din 15 locomotive fluerînd înspăimîntător a zburat cu 80 km/oră pe deasupra valurilor Dunării. Tunurile bubuiau, sirenele vapoarelor șueau, uralele a mii de oameni nu mai conteneau! Vășnicul Danubius, care despărțea pămîntul țării noastre, a fost învins!”.

TRAIAN CARACIUC

Înființarea Serviciului Navigației Fluviale Române (1890). Vasul de pasageri „Orientul” asigura

Înființarea Serviciului Navigației Fluviale Române (1890). Vasul de pasageri „Orientul” asigura

Înființarea Serviciului Navigației Fluviale Române (1890). Vasul de pasageri „Orientul” asigura



Compartiment clasa II-a pe un vapor pe Dunăre, la 1860 (Gravură în lemn, după un desen de Lancelot).



„Chestiunea dunăreană“

Cu A.D. XENOPOL,
de la Orșova la Brăila

Personalitatea lui A.D. Xenopol ca istoric, filosof, sociolog și chiar economist este mult prea cunoscută pentru a mai stăruia asupra ei. Lucrările sale de specialitate s-au editat și reeditat în numeroase ediții, atât în timpul vieții cât și după aceea.

Mai puțin cunoscută este astăzi memorialistica sa, note de călătorie din drumurile pe care le-a făcut mai mult în vacanțe, note publicate în reviste periodice, din care majoritatea au fost strinse în două volume (**Aminții de călătorie**, 1901 și **Tablouri din natură**, 1913). Cu un pronunțat spirit de observație, dar și critic în același timp, descrierile călătoriilor sint adesea pline de un umor de bună calitate.

Prima călătorie pe care o face este la Mehadia, publicându-și impresiile în trei numere consecutive din „Convorbiri literare“ (1884). „În o zi din luna lui Cuptior mă urcai în trenul ce era să plece din București către Virciorova“. După descrierea destul de amănunțită a drumului strabătut cu trenul și după câteva impresii din timpul vacanței mehadiane, asupra cărora nu mai stăruim, zice: „În ziua de 10 august, părăsii Mehadia, hotărîndu-mă însă a mă întoarce pe altă cale, decît cea pe care venisem, și anume pe apă, mergînd cu vaporul pe Dunăre, de la Orșova pînă la Brăila“. În timpul călătoriei pe Dunăre, citeva observații concise atrag atenția. Astfel, la Porțile de Fier: „Aspectul fluviului e mareț, el curge adeseori cu mare răpejune, făcînd spume pe acolo unde valul său e tăiat de stîncile de sub ape, și ducîndu-și undele cu un zgomot destul de puternic, care contrastează minunat cu liniștita lui curgere de mai la vale“... Odată ieșită dintre munți și dealuri, iată ce îi sugerează Dunărea lui A.D. Xenopol: „Curgerea ei devine mai lină... Singurele vopete pe care urechea le percepe sînt lina suzurire a freamătului undelor și bătaia roților vaporului, care cadentează și dă o măsură curgerii timpului. Vederea acestei frumoase ape, pentru care se face atîta vuet în lumea politică, mă împinse și pe mine la cugetări asupra chestiunii dunărene. Mă gîndeam că deosebirea cea imensă ce există între pămînt și apă, constă în împrejurarea că unul este fix, pe cînd celălalt e vecinic mișcător; de aceea și marea nu aparține nimăru, ci toate națiunile au același drept pe dînsa, acela de a pluti. Ce sînt însă rîurile? Tributarele mărilor și dacă ele n-ar adăpa, cu vecinicele lor valuri, urieșul vecinic însetat, acesta ar seca prin evaporățiunea sa. Această însușire a lor, precum și împrejurarea că apa lor e într-o neîncetată mișcare, le face cu neputință a fi supuse unei dominațiuni omenestii. Altfel, tot cu atîta drept ar putea omul pretinde să pună stăpînire pe vînturi, care nu sînt decît mișcarea celui al doilea mare fluid ce acopere scoarța pămîntului. Cum deci să se poată determina dreptul omului asupra curgerii unui fluviu sau rîu? Se înțelege, că numai cît după elementul

solid care dă naștere rîului, după malurile sale. Cine posedă malurile, va posedă și apa; dar e cu totul peste putință ca dreptul de stăpînire să fie însușit cuiva asupra apei însăși. Deosebirea între rîu și mare, și care constă în aceea că asupra mării nu încapă nici un soi de stăpînire, pe cînd rîurile tot îngăduiesc o stăpînire relativă, provine de acolo că pentru mare termul nu este nimic comparat cu imensitatea ei, pe cînd pentru rîu malurile sînt totul. Ele îi dau naștere, hotărîndu-i curgerea. Argumentarea mea filosofico-științifică îmi păru destul de întemeiată; dar oare la asemenea demonstrații se uită statele, personificarea egoismului omenesc? Interesul la ele primează dreptul, și, întrucît dispun de putere, își vor bate întotdeauna joc de adevăr!“ (...)

„Cugetînd la asemenea lucruri, mă întinseam pe patul meu din salonul de culcare și începusem a amîi, cînd deodată mi se păru, jumătate prin vis, că aud un concert a unei muzici îngerești... un soi de doină, dar cîntată de o mulțime de instrumente, care repetau același motiv, umflîndu-l și variîndu-l, după particularitățile lor melodice. Cînd visam mai dulce, simții deodată că cineva toarnă o cafă de apă peste mine. Ce se întîmplase? Se ridicase un vînt, care împingînd valurile Dunării pe oblonul deschis al ferestrelor așezate la capul meu, sfîrșise într-un chip așa de puțin poetic visul meu plin de incîntare. După ce mă liniștii puțin de impresiunea nu prea plăcută a unui duș în mijlocul somnului, îmi dădui seamă de cauza visului cel cu valurile de armonie. Adormise mai toți din salonul de culcare, vreo 30 de inși și mai toți dădeau un concert horăitor din cele mai poznașe. Unul horcăia ca un bombardou răgușit; altul șuera pe nas un soi de melodie sui generis; un al treilea pufăia regulat, ca și cum ar stînge o luminare. Alții cițiau păreau că țin isonul la strună. Într-un cuvînt, era ceva de o nespusă nostimadă“...

Povestitor din familia lui Ion Codru Drăgușanu și Calistrat Hogăș, dar și descriptiv ca Vlahuță ori doct ca Nicolae Iorga, A.D. Xenopol trebuie să ocupe un loc foarte sus în ierarhia scriitorilor de călătorii, în ciuda faptului, că, la aproape 70 de ani de la încetarea din viață a savantului, nimeni nu s-a preocupat de amintirile sale de călătorie, reeditîndu-se, sub o formă sau alta, numai scrierile-i istorice. De altfel, pentru Xenopol — după cum spune în chiar finalul povestirii „Mehadia“ din care am citat: „Unsprezece luni de muncă, pentru una de petrecere“ — vacanța, călătoria de vacanță, face parte din viață, din activitatea unui an profesional, ca un „sine qua non“. Literatura pentru turism nu poate rămîne indiferentă în fața scrierilor memorialistice ale lui A.D. Xenopol.

MIRCEA DUMITRESCU



PORTRETUL HIDROLOGIC AL DUNĂRII

O sumară înfățișare a portretului hidrologic al Dunării presupune descrierea citorva trăsături naturale pe care le are marele fluviu european sub aspectul bazinului hidrografic, al cursului albiei și al regimului hidrologic.

I. BAZINUL HIDROGRAFIC

Bazinul Dunării este situat în partea centrală a continentului european (figura 1), avînd o formă alungită de la Vest la Est, cu limitele marginale extreme cuprinse între meridianele estice de $8^{\circ}09'$ și $29^{\circ}45'$ (distanță circa 1.657 km) și paralelele nordice de $42^{\circ}05'$ și $50^{\circ}15'$ (distanță circa 907,5 km). Suprafața bazinului hidrografic al Dunării este de 817.028 km², ocupînd circa 11% din suprafața terestră a continentului european. În limitele bazinului hidrografic al Dunării este situat în întregime teritoriul Ungariei, aproape în întregime teritoriile României și Austriei, mai mult de jumătate din suprafața Iugoslaviei și a Cehoslovaciei, aproape jumătate din suprafața Bulgariei, un sfert din suprafața Germaniei occidentale, 44.270 km² din teritoriul Uniunii Sovietice, 1.820 km² din Elveția și aproape 850 km² din teritoriile Italiei, Poloniei și Albaniei. În raport de cursul albiei Dunării, bazinul hidrografic este dispus asimetric, avînd circa 56% din suprafața situată pe partea malului stîng și 44% pe partea malului drept. Bazinul hidrografic al Dunării se mărginește la Nord-Vest cu bazinul hidrografic al râului Rhin, la Nord cu bazinele râurilor Vezet, Elba, Oder și Vistula, la Nord-Est cu bazinul Nistrului, iar la Sud cu bazinele râurilor care se varsă în Marea Adriatică și în Marea Egee.

Din suprafața totală a bazinului hidrografic al Dunării 36% este ocupată de munți cu altitudini foarte mari (de peste 4.000 m în Alpi) și mari (de 1.000-2.600 m în Carpați, Balcani și Dinarici), iar 64% este ocupată de zone cu altitudini mijlocii și joase (podșuri, dealuri și cîmpii). Altitudinea medie a bazinului hidrografic al Dunării este de 475 m.

Clima bazinului hidrografic al Dunării este de tip temperat-continental, diferențiindu-se spațial sub influența regiunilor climatice europene vecine, cum sînt cea atlantică la Vest, mediteraneană la Sud-Vest și continental-euroasiatică la Est. Iarna în bazinul Dunării sînt prezenți anticiclonele siberiană și depresiunea islandeză de Nord-Vest. Vara, bazinul Dunării este supus influenței anticiclonei Azorelor și maselor de aer arctic. Acești factori determină un climat umed și mai cald în Sud-Vestul bazinului hidrografic, caracterizat prin regiuni montane, față de zonele de podșuri și cîmpii cu slabe precipitații, dar cu ierni reci și veri calde.

Varietatea reliefului exercită o mare influență în formarea ceturilor, foarte frecvente în văi și depresiuni toamna și iarna, și mai puțin primăvara și vara. Anual, în lungul Dunării se întîlnesc circa 21 pînă la 74 zile cu ceață.

Temperatura aerului în bazinul hidrografic al Dunării este dependentă de caracterul circulației atmosferice și de relieful. Valoarea medie anuală a temperaturii aerului variază între 8°C în partea superioară a bazinului și 12°C în partea inferioară a bazinului.

Extremele absolute ale temperaturii aerului ating valori pozitive de 17°C vara și negative de -36°C iarna, în partea superioară a bazinului. În cîmpia Dunării inferioare, extremele absolute ating valori de 43°C și respectiv de -33°C .

Un factor climatic de importanță primordială al bazinului hidrografic al Dunării îl constituie precipitațiile, al căror rol este determinant la alimentarea cu apă a bazinului și la formarea regimului hidrologic al Dunării. Distribuția precipitațiilor pe cuprinsul bazinului hidrografic al Dunării este neuniformă, ca urmare a diversității circulației atmosferice și a tipurilor de relieful. Media sumei anuale a precipitațiilor în zonele de șes este de circa 400-600 mm, în Munții Carpați de circa 800-1.200 mm, iar în Munții Alpi de 1.800-2.500 mm și mai mult. Numărul anual de zile cu precipitații variază între 70 în cîmpii și văi și 220 în munți. Cele mai mari cantități de precipitații cad primăvara și vara, iar cele mai mici toamna și iarna. Zona de bazin hidrografic situată pe dreapta albiei Dunării (la Sud) este mai abundentă în precipitații decît zona de bazin de pe stînga albiei.

Zăpezile cad an de an la altitudini de peste 100 m. Cele mai puține zile cu zăpezi se întîlnesc în bazinul inferior al Dunării, pe litoralul Mării Negre (9-12 zile). În văile râurilor, zăpezile durează circa 20-30 zile, pe dealuri 40-50 zile, în Munții Carpați circa 80 zile, iar în munții Alpi 180 zile pe an. Căderea zăpezilor începe în lunile octombrie și se termină în luna mai (în zonele montane). Grosimea stratului de zăpadă de regulă atinge 20-30 cm în cîmpii și podșuri, circa 1,5-2 m în munți. În iernile aspre stratul de zăpadă atinge cîțiva metri, așa cum a fost în iarna anului 1953-1954.

Un fenomen opus precipitațiilor este evapotranspirația, care în bazinul hidrografic al Dunării atinge valori însemnate. Astfel în zonele joase din partea superioară a bazinului Dunării, evapotranspirația oscilează între 450 și 650 mm/an. Cu creșterea altitudinii, evapotranspirația descrește pînă la valori anuale de 100 mm. Caracteristic asemănătoare prezintă evapotranspirația în partea mijlocie a bazinului hidrografic al Dunării, unde aceasta este în medie de 500 mm/an. În partea inferioară a bazinului Dunării, evapotranspirația descrește, atîngînd valoarea medie de 400 mm/an în zona de vărsare în Marea Neagră.

Relieful, geologia, solul, vegetația și clima bazinului hidrografic al Dunării au creat în bazin o rețea hidrografică relativ densă, constituită din văi, piraie, riuri și lacuri, drenate în albia fluviului Dunărea.

II. REȚEAUA HIDROGRAFICĂ

Rețeaua de riuri converge către albia Dunării sub forma a peste 120 de afluenți, distribuiți neuniform în cele trei părți ale bazinului hidrografic (figura 2). În partea superioară a bazinului hidrografic, Dunărea primește afluenții Iller, Lech, Altmühl, Naab, Regen, Isar, Inn, Traun, Enns, Ybbs, Kamp și Morava Cehă, care izvorăsc din munții cu zăpezi permanente. Suprafața bazinului hidrografic superior al Dunării este de 131.338 km². În partea mijlocie a bazinului hidrografic, Dunărea primește ca principali afluenți riurile Raab, Vah, Hron, Veliko-Morava și altele mai mici, ale căror bazine hidrografice însumează o suprafață de 444.894 km². Principalii afluenți ai Dunării din partea inferioară a bazinului hidrografic sînt Timok, Jiu, Iskăr, Olt, Ialotra, Vedea, Argeș, Ialomița, Siret, Prut și alții de mai mică importanță, ale căror bazine hidrografice însumează suprafața de 240.796 km².

Afluenții Dunării prezintă caracteristica comună de a avea curenți rapizi de apă în zona montană de formare, după care se liniștesc pe traseul scurgerii prin zonele de dealuri și cîmpie, formînd alpii cu lunci largi, inundabile la ape mari.

Asigurarea unor legături de apă între bazinele hidrografice ale riurilor europene a condus la construirea unor canale. Încă din secolul trecut, între anii 1836-1898, s-a realizat (în prima variantă de trafic) canalul fluvial Rhin - Main - Dunăre, lung de circa 178 km și adînc de 1,5 m, pe teritoriul Germaniei occidentale. În prezent acest canal se află în modernizare și extindere, pe un traseu mai lung, pentru trafic superior, cu nave fluviale mari, fiind dat în exploatare parțial. Alte canale s-au construit pe Dunăre pe fostele brațe naturale.

Din anul 1984 a intrat în exploatare canalul artificial Dunăre-Marea Neagră pe teritoriul României, care asigură legătura între Dunăre (la Cernavodă) și Marea Neagră (portul Constanța Sud-Agigea). Tot pe teritoriul României, în secolul trecut a fost amenajat și transformat în canal maritim brațul Sulina din Delta Dunării, lung de circa 71,7 km, adînc de peste 9 m și lat de 106 m.

În bazinul hidrografic al Dunării există o serie de lacuri naturale, ale căror oglinzi ating suprafețe importante. După locul de formare, aceste lacuri se grupează în lacuri montane, lacuri de ses, lacuri de luncă și limane. Principalele limane din bazinul inferior al Dunării sînt Brateș (72 km²), Kahl (92 km²), Ialpuș (152 km²), Kurgul (71 km²), Katalpuk (71 km²) și Kitai (40 km²) cu adîncimi ce variază de la 1 la 8 m.

Pe cuprinsul bazinului hidrografic al Dunării, în toate țările riverane s-au amenajat în ultimul secol o serie de lacuri artificiale în scopuri complexe (acumulare de apă, energie și alte folosințe). Multe dintre acestea s-au amenajat pe albia Dunării în scopuri energetice și de navigație. Astfel, în partea superioară a bazinului hidrografic, pe albia Dunării sînt opt lacuri de retenție. Din anul 1978 este în curs de amenajare, cu lacuri de retenție pentru navigație și energie electrică, sectorul de albie al Dunării din partea mijlocie a bazinului hidrografic cuprins între Gabčíkovo (km 1820) și Nagymaros (km 1696,25). Cele mai mari lacuri artificiale s-au amenajat pe albia Dunării în partea mijlocie și inferioară a bazinului hidrografic, la Porțile de Fier 1 (km 942,8) și Porțile de Fier 2 (km 863).

Bălțile sînt relativ puține și mici în lunca Dunării din partea mijlocie și inferioară a bazinului hidrografic. Delta Dunării este singura porțiune de bazin hidrografic bogată în bălți, dar despre ea vom vorbi separat, după cursul albiei Dunării.

III. CURSUL ALBIEI

Albia Dunării urmărește traseul unei vechi depresiuni de relief a bazinului hidrografic, formată la începutul erei cuaternare și care străbate continentul european de la Vest la Est pe teritoriile a opt țări: R.F. Germană, Austria, R.S. Cehoslovacia, R.P. Ungară, R.S.F. Iugoslavia, R.S. România, R.P. Bulgaria, Uniunea Sovietică.

Originea cursului albiei Dunării se află pe teritoriul Germaniei occidentale, pe versantul Sud-Estic al Munților Padurea Neagră, de unde izvorăsc riurile Brege (altitudine 1000 m) și Brigach (altitudine 1125 m). Prin unirea celor două riuri, lungi de 48,5 km (Brege) și respectiv de 42,6 km (Brigach) în dreptul localității Donaueschingen (altitudine 676 m) ia naștere albia Dunării, care se întinde pe un traseu cu o lungime de circa 2.870 km pînă la vărsarea în Marea Neagră.

ALBUM DUNĂREAN • ALBUM DUNĂREAN



III.1. DUNĂREA SUPERIOARĂ

Albia Dunării superioare se întinde de la izvoare până la Devin (km 1880), pe un traseu lung de circa 970 km. la capătul căruia suprafața bazinului hidrografic atinge valoarea de 131.338 km² (în secțiunea Bratislava la km 1868,8). Acest sector de albie al Dunării este tipic de munte, cu o vale îngustă, șerpuită și adinc săpată în stînci, apa scurgîndu-se cu repeziciune.

III.2. DUNĂREA MIJLOCIE

Albia Dunării mijlocii se întinde pe sectorul dintre Devin (km 1880) și portul Drobeta-Turnu Severin (km 931) pe un traseu lung de circa 959 km, la capătul căruia suprafața bazinului hidrografic atinge valoarea de 578.300 km². Este un sector de albie tipic de șes, cu excepția porțiunii din defileul Munților Carpați (de la Baziaș, km 1073, la Gura Văii, km 942).

Pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație și producerea de energie electrică, porțiunea de albie a Dunării Mijlocii din defileul Munților Carpați a fost amenajată în anii 1964-1971, prin construirea la km 942,8 a unui baraj cu ecluze și centrale hidroelectrice (sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier I), creîndu-se un lac de retenție a cărui influență se întinde în amonte până la Belgrad (km 1172).

III.3. DUNĂREA INFERIOARĂ

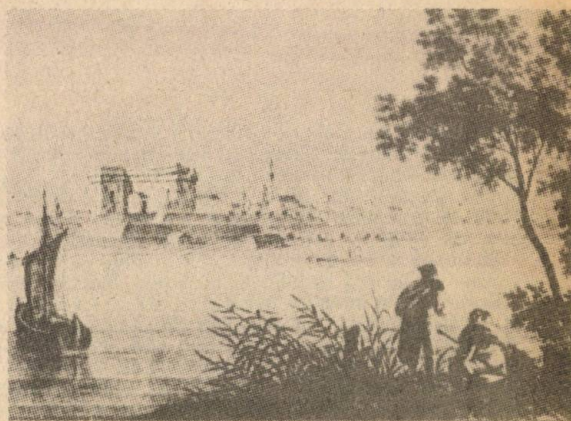
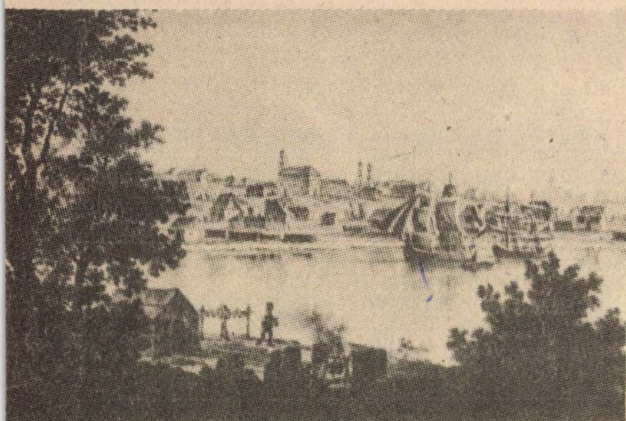
Albia Dunării inferioare se întinde în aval de portul Drobeta-Turnu Severin (km 931) până la intrarea în Delta Dunării (Ceatal Izmail, km. 79,64), unde bazinul hidrografic atinge suprafața de 807.000 km². Pe acest traseu, cursul albiei este tipic de cîmpie, lățimea variînd între 300 și 900 m, cu adîncimi minime de peste 1,5 m și cu lunci largi de pînă la 28 km. Panta oglinzii apei este în medie de circa 4,5 cm/km, iar viteza medie a curentului variază între 2 și 5 km/oră. Albia nu este regularizată, cu excepția sectorului din amonte, unde - între anii 1975-1984 - s-a construit la km 863 Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier 2, creîndu-se un lac de retenție între km 863 și 942,8. În aval se întîlnesc numeroase ostroave, dintre care cele mai mari sînt cele din sistemele hidrografice ale fostelor bălți lalomița și Brăila, cuprinse între km 375 și km 169.

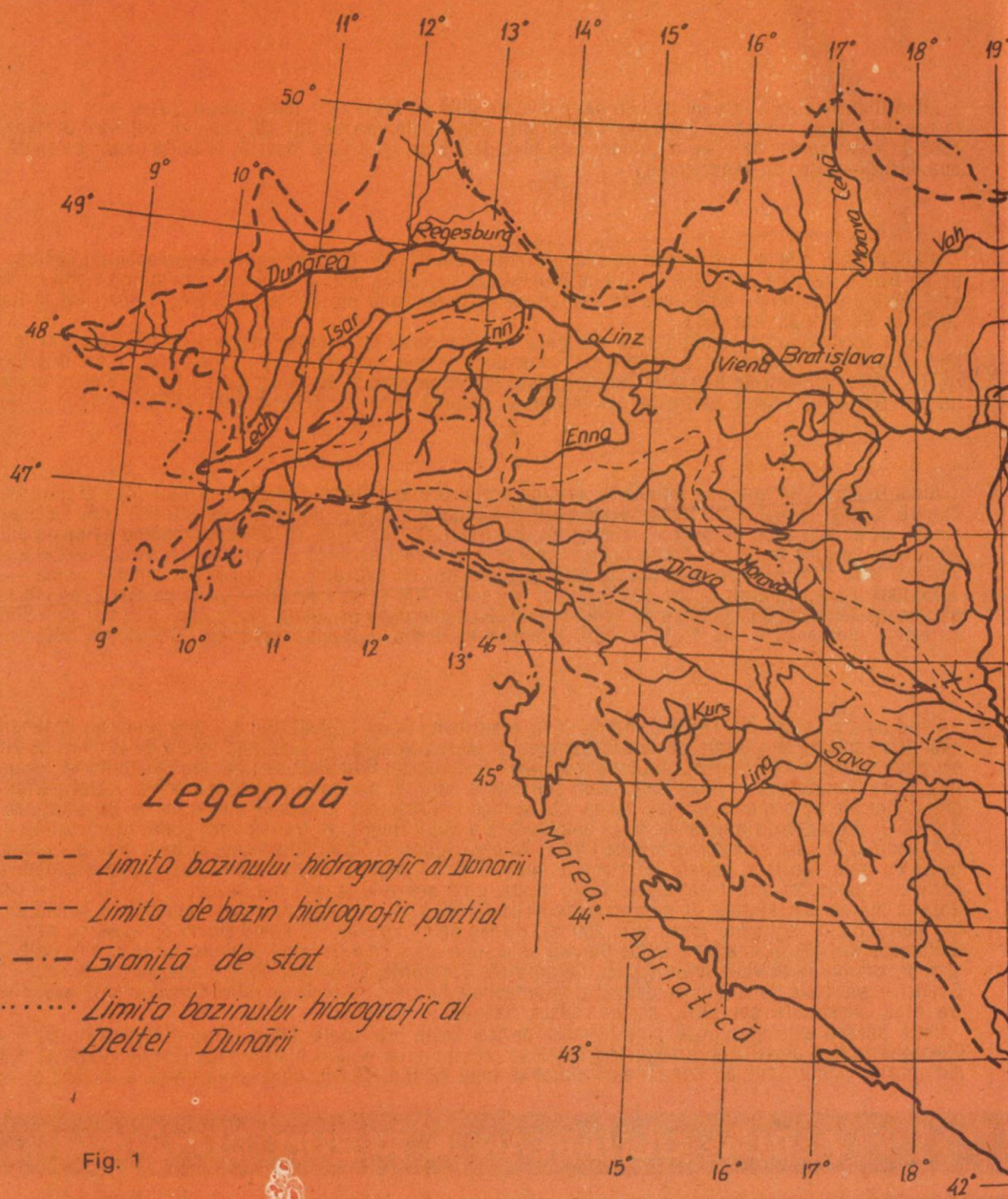
IV. DELTA DUNĂRII

Fiînd ultima verigă din rețeaua hidrografică a bazinului Dunării, Delta Dunării este produsul depunerii aluviunilor transportate și vărsate de fluviul Dunărea în Marea Neagră. În suprafața totală de circa 5.640 km² (inclusiv zonele lacustre periferice), din care 4.400 km² pe teritoriul României și 1.240 km² pe teritoriul Uniunii Sovietice, Delta Dunării ocupă locul unui vechi golf marin care, în perioada preistorică a fost izolat parțial de mare prin sistemele de grinduri Jibrienii, Letea, Caraorman și Crasnicol. Procesele ulterioare de colmatare cu aluviuni a golfului, în prezența mării de mică amplitudine a Mării Negre, au transformat golful într-o deltă cu înfățișarea actuală, în care se disting brațele Chilia, Tulcea, Sulina și Sfîntu Gheorghe, inclusiv litoralul aferent, cu rețeaua de gîrle, lacuri și canale, cuprinse în spațiile dintre brațe și țărmul mării. Sub aspect geologic, Delta Dunării face parte din structura cuvetei Mării Negre, ca o depresiune care s-a format la începutul erei cuaternare. Bazinul hidrografic aferent, în suprafața de circa 10.080 km², prezintă un relief asemănător, constituit din dealuri periferice de altitudini joase (sub 100 m), pe ale căror versanți se întind cîmpii de loess cu pante line spre Delta propriu-zisă. În interiorul Deltei Dunării se disting, ca forme de relief pozitive, grindurile fluviale din lungul albiilor, grindurile fluvio-marine (Letea, Caraorman, Sărăturile, Crasnicol etc.), grindurile continentale (Chilia și Stipoc), resturi ale uscatului predeltaic și coordoanele litorale. Formele de relief negative sînt acoperite de apă, ele fiind constituite din gîrle, canale, lacuri, lagune și mlaștini.

Delta Dunării este străpunsă pînă la mare de trei brațe principale: Chilia la nord, Sulina la mijloc și Sfîntu Gheorghe la sud. Ramificarea celor trei brațe se face în două noduri hidrografice numite ceataluri. Primul nod hidrografic, numit Ceatalul Izmail, este situat la mila 43 (km 79,64), unde albia unică a Dunării se bifurcă în

ALBUM DUNĂREAN • ALBUM DUNĂREAN



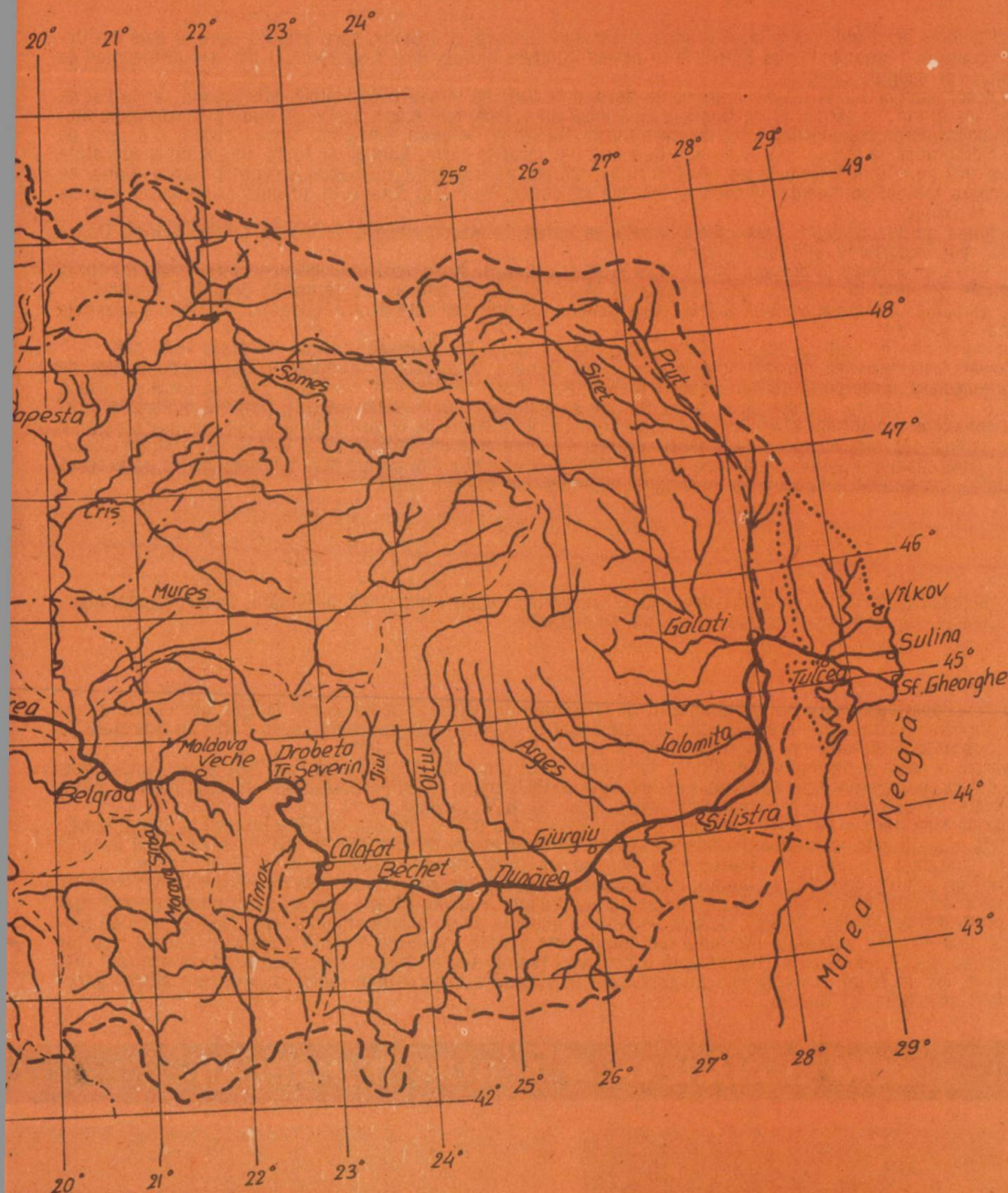


două mari brațe: Chilia pe stînga și Tulcea pe dreapta. Brațul Chilia urmează un traseu de albie naturală lung de circa 116 km, cu lățimi cuprinse între 200 și 900 m și cu adîncimi minime de 5 m. Brațul are o configurație complexă din cauza numeroaselor ramificații de brațe secundare, care închid între ele ostroave. La vărsarea în Marea Neagră brațul Chilia formează o deltă secundară proprie, cu suprafața de 244 km². Brațul Tulcea se întinde de la Ceatalul Izmail pînă la Ceatalul Sfintu Gheorghe (km 62,67), pe un traseu de albie unică naturală, lung de circa 17 km, cu lățimi de 230-580 și cu adîncimi minime de 8 m.

Al doilea nod hidrografic, numit Ceatalul Sfintu Gheorghe, este situat la mila 33,84 (km 62,67), unde brațul Tulcea se bifurcă în alte două brațe, Sulina pe stînga și Sfintu Gheorghe pe dreapta.

Brațul Sulina urmează pe direcția Est un traseu de albie unică, amenajată pentru navigația maritimă și fluvială. Lungimea totală a brațului este de circa 71,7 km, albia avînd lățimi de 107-160 m și adîncimi minime de 9 m.

Brațul Sfintu Gheorghe prezintă o albie unică naturală cu un traseu sinuos, lung de circa 108 km, avînd lățimi de 150-550 m și adîncimi minime de 3 m. În prezent brațul Sfintu Gheorghe este supus unor mari lucrări hidro-tehnice de regularizare a traseului cu rectificarea unor coturi, care vor avea ca efecte scurtarea traseului cu peste 25 km și influențe corespunzătoare asupra regimului hidrologic. În zona de vărsare în mare, brațul Sfintu



Gheorgheni formează o deltă secundară proprie, de mică întindere, prin bifurcarea pe dreapta a brațului Olinca, la km 5.

Între brațele principale ale Deltei Dunării și în afara lor se disting o serie de unități hidrografice, pe întinsul cărora sînt situate grinduri și depresiuni sub formă de lacuri, gîrle, canale și mlaștini.

Unitatea hidrografică Chilia-Sulina, dintre brațele cu același nume, în suprafața de 1607 km², cuprinde grindurile Chilia și Stipoc (de origine continentală), ale căror creste ating altitudini de 6,5 și respectiv 3 m, precum și complexul de grinduri marine Letea, ale căror creste ating altitudinea de 2,4 m. La ape mari aceste grinduri nu sînt inundate în totalitate. Dintre formele de relief negative în această unitate hidrografică, se întîlnesc depresiunile Rusca, Carasuhă, Gorgova, Uzlița, Puiu-Roșu și Sulina, a căror funduri coboară pînă la - 2 m. O parte din aceste depresiuni au fost îndiguite în scopuri stuficole, piscicole și agricole.

Unitatea hidrografică Sfîntu Gheorghe - Dranov, cu suprafața de 753,2 km², mărginită la Nord de brațul Sfîntu Gheorghe, la Vest de lacul Razim și la Sud de Marea Neagră, cuprinde complexul de grinduri marine Crasnîcol, Perisor, Lejău și Cosa, cu creste ce ating 1,5 m. În cea mai mare parte, această unitate hidrografică este dominată de forme de relief negative, al căror fund coboară pînă la cota de -2 m. Între obiectele hidrografice din

această unitate, se menționează lacul Dranov și canalele Dunavăț și Dranov, care asigură accesul apei din Dunăre în complexul lagunar Razim-Sinoe. Și în această unitate hidrografică s-au efectuat lucrări hidrotehnice de amenajări, în scopuri diverse.

Complexul lagunar Razim-Sinoe, mărginit la Nord și la Vest de terasa continentală dobrogeană, iar la Est de depresiunea Dranov și țărmul Mării Negre, ocupă locul unui vechi golf marin, izolat de mare prin cordoane litorale. În compunerea complexului intră lagunele Razim, Babadag, Golovița, Zmeica și Sinoe, precum și o serie de anexe hidrografice laterale, cum sunt balta Ceamurlia și lacurile Istria, Nuntași și Tuzla, totalizând o suprafață de circa 909 km². Dintre formele de relief pozitive, situate pe cuprinsul complexului lagunar Razim-Sinoe, se menționează grindul continental Grădiștea, Insulele stincoase Popina și Bisericuța, precum și grindurile marine Lupilor și Chituc.

Totalitatea gurilor brațelor, prin care Dunărea se varsă în Marea Neagră, formează gurile Dunării. Dintre acestea, mai importante sunt următoarele:

- La vărsarea în mare a brațului Chilia, gura Prorva, situată la Nord, este utilizată pentru navigația maritimă cu pescaje de pînă la 4 m, și gura Stambulul Vechi din Sud, ambele pe teritoriul Uniunii Sovietice.

- La vărsarea în mare a brațului Sulina, gura canalului Sulina, utilizată pentru navigația maritimă cu pescaje de pînă la 7-8 m.

- La vărsarea în mare a brațului Sfintu Gheorghe - gura Sf. Gheorghe, aflată în stare naturală.

Principală caracteristică morfohidrografică a gurilor Dunării, o constituie formarea în mare a bancurilor de nisip în imediata apropiere a gurilor respective, numite și „bare”. Adîncimea minimă pe creasta barelor variază între 0,5 și 2 m. Lateral barelor de la gurile Dunării se formează suplimentar bancuri. Datorită dominației nordice a curenților și valurilor Mării Negre, brațele și bancurile laterale de la gurile Dunării sînt alungite spre sud. Așa se explică dezvoltarea spre Sud a deltei secundare și formarea insulei Sacalin la Sud de gura Sfintu Gheorghe. La gura canalului Sulina amploarea acestor fenomene este stăvilită de lucrările hidrotehnice ce se execută în vederea întreținerii condițiilor de navigație maritimă cu pescaje mari.

V. REGIMUL HIDROLOGIC

Din mulțimea factorilor și caracteristicilor care evidențiază regimul hidrologic al Dunării, Deltei și zonei maritime aferente, ne vom opri asupra celor mai importante:

V.1. SCURGEREA DE APĂ

În partea superioară a bazinului hidrografic, de la izvoare și pînă la Bratislava (km 1868,8), albia Dunării drenează din bazinul respectiv un debit mediu de apă egală cu 2020 m³/sec, revenind fiecărui km² de suprafață de bazin o scurgere de apă cu un debit specific egal cu circa 15,38 l/s/km².

În partea mijlocie a bazinului hidrografic, între Bratislava (km 1868,8) și Orșova (km 955), albia Dunării drenează din bazinul aferent un debit mediu de apă egal cu 3679 m³/s, revenind fiecărui km² de suprafață de bazin o scurgere de apă cu un debit specific mediu egal cu 8,27 l/s/km².

În partea inferioară a bazinului hidrografic, între Orșova (km 955) și intrarea în Delta Dunării la Ceatal Izmail (km 79,6), albia Dunării drenează din bazinul aferent un debit mediu de apă egal cu 851 m³/s, revenind fiecărui km² de suprafață de bazin, o scurgere de apă cu un debit specific mediu egal cu 3,69 l/s/km².

Pe întregul bazin hidrografic al Dunării media debitului specific de apă scursă, este de circa 8,116 l/s/km². Pe ansamblul bazinului hidrografic, afluenții de pe partea dreaptă a albiei Dunării, dau un aport relativ de apă egal cu circa 66,32% din totalul scurgerii de apă, în timp ce afluenții de pe partea stîngă numai 33,68%, în ciuda faptului că doar 44% din suprafața bazinului hidrografic este situată pe partea dreaptă a albiei. Explicația acestor diferențe constă în faptul că partea dreaptă a bazinului hidrografic al Dunării este afectată de precipitații mai abundente, într-un relief cu pante mai abrupte, care facilitează scurgerea mai rapidă a apei spre albiile colectoare ale afluenților și Dunării.

ALBUM DUNĂREAN • ALBUM DUNĂREAN



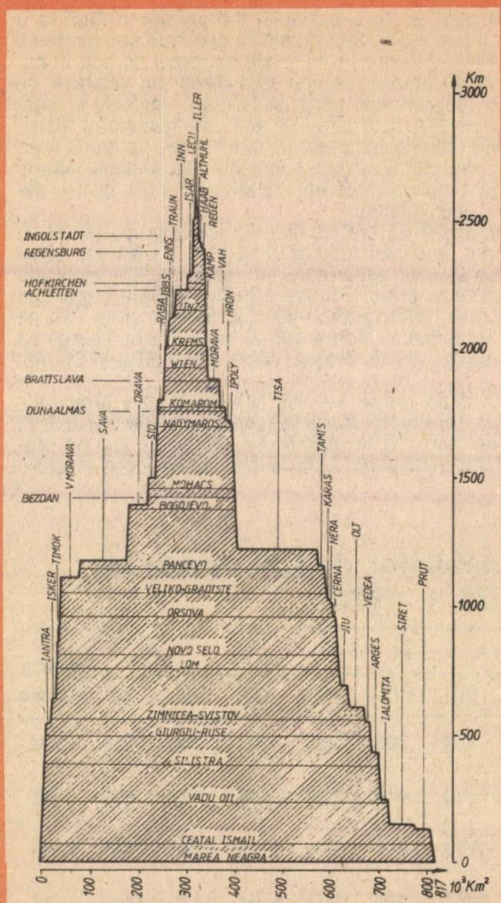


Fig. 2

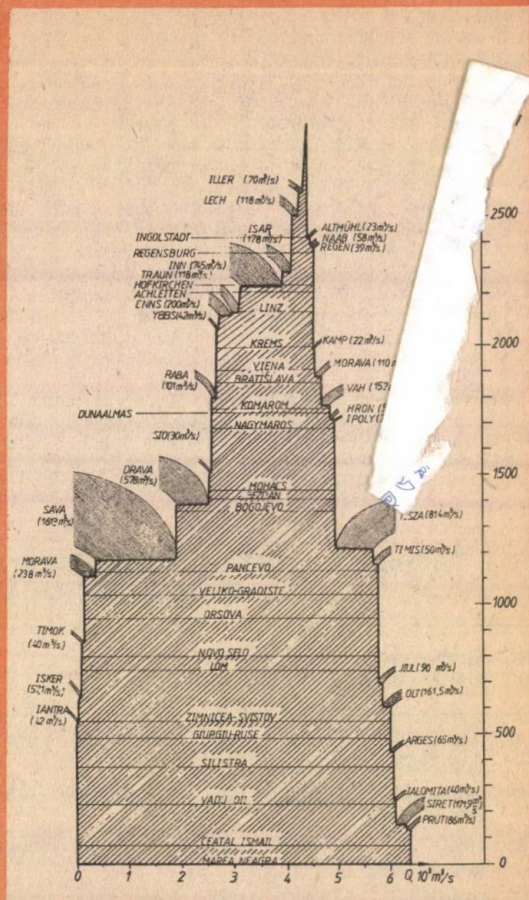
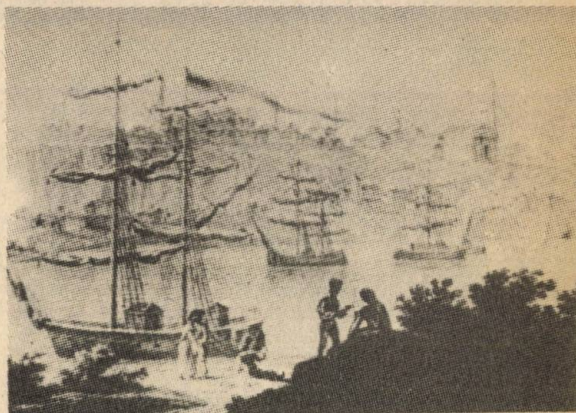


Fig. 3

Pentru a avea o imagine de ansamblu asupra modului în care se distribuie scurgerea de apă în lungul albiei Dunării, s-a ilustrat în **figura 3** schema creșterii debitelor medii de apă în lungul Dunării.

Sub influența schimbării în timp a factorilor climatici care generează scurgerea de apă (circulația atmosferică, precipitațiile, temperatura etc.), are loc o schimbare corespunzătoare a debitelor de apă, atât pe intervale mai lungi de ani, cât și în cadrul fiecărui an care închide un ciclu climatic scurt. Astfel, în bazinul inferior al Dunării, odată la zece ani pot apare scurgeri anuale de apă crescute sau diminuate cu circa 25% față de media ge-

ALBUM DUNĂREAN • ALBUM DUNĂREAN



nerală (lungă durată) a scurgerii de apă. În mod similar, în aceeași parte a bazinului hidrografic, o dată la o sută de ani scurgerea anuală de apă poate să apară crescută cu peste 52% față de media generală sau poate să apară diminuată cu 36% față de media generală. Sînt și mai mari variațiile în timp ale scurgerii de apă în cadrul anilor. Pentru exemplificare, se dau în **tabelul 1** valorile medii lunare (pe anii 1931-1970) ale debitelor de apă ale Dunării într-o serie de secțiuni reprezentative ale albiei din cele trei părți (superioară, mijlocie și inferioară) ale bazinului hidrografic. În cadrul ciclurilor hidrologice anuale, scurgerea de apă este neuniform distribuită în timp, debitele medii lunare de apă oscilînd față de media anuală generală cu circa +38% (în lunile mai-iunie) și respectiv -36% (în luna septembrie). În cadrul lunilor din an cu scurgere maximă sau minimă, abaterile față de media generală (de lungă durată) a debitelor de apă zilnice ating valori relative de 137% pentru debitele de apă maxime și respectiv -75% pentru debitele de apă minime.

La bifurcațiile albiei unice a Dunării, scurgerea apei se repartizează pe brațele de ramificație proporțional cu suprafețele transversale ale albiilor ramificate. În Balta Ialomiței, în nodul hidrografic Chiciu - Calărași, circa 10% din debitul de apă al Dunării unice se tranzitează pe brațul Borcea superioară iar restul de 90% pe brațul Dunărea. În aval, datorită redistribuirii apelor brațului Dunărea spre brațul Borcea prin brațul Bala, repartiția debitelor de apă pe cele două brațe care se reunesc din nou în nodul hidrografic Vadu Oii, este de circa 70% pe brațul Borcea și de circa 30% pe brațul Dunărea. Mai departe, în sistemul hidrografic al bălții Brăila, scurgerea apei Dunării se repartizează circa 12% pe brațul Măcin, iar restul de 88% pe brațele Vilciu (circa 20%) și Crene-nea (circa 68%).

În Delta Dunării la nivelul 1987, scurgerea medie de apă din albia unică, se distribuie pe brațele principale astfel: 57% pe Chilia, 43% pe Tulcea, 19% pe Sulina și 24% pe Sf. Gheorghe. Această repartiție medie variază în timpul anului, în funcție de regimul hidrologic al Dunării. La ape mari crește repartiția debitelor de apă pe brațele Chilia și Sfîntu Gheorghe, în timp ce în perioada apelor mici, fenomenul este invers, avînd loc o creștere sensibilă a debitelor de apă pe brațele Tulcea și Sulina.

Tabelul 1 — Valori medii lunare ale debitelor de apă (mc/s) ale DUNĂRII (din anii 1931 — 1970)

Nr. crt.	Secțiunea hidrometrică	Lunile anului												Media anuală
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	XX	XI	XII	
1.	Ingolstadt (km 2458,4)	259	305	347	369	378	399	359	305	263	234	240	235	307
2.	Hofkirchen (km 2256,9)	582	689	769	766	723	763	720	613	559	506	518	535	643
3.	Linz (km 2135,2)	1053	1237	1458	1666	1885	2232	2113	1786	1384	1159	1083	1041	1509
4.	Bratislava (km 1868,8)	1397	1677	2079	2455	2640	2894	2717	2284	1746	1506	1435	1410	2020
5.	Bogoievo (km 1367,4)	2167	2507	3273	3845	3825	4133	3803	3317	2670	2304	2456	2402	3060
6.	Pancevo (km 1153,3)	4682	5155	6952	7871	7306	6573	5468	4421	3841	3702	3797	5124	5490
7.	Ceatal Izmail (km 79,6)	5960	6140	7750	8780	9040	8450	7310	5580	4660	4220	4840	5840	6550

ALBUM DUNĂREAN • ALBUM DUNĂREAN



V.2. NIVELURILE ȘI INUNDAȚIILE

Scurgerea apei din albia râurilor se face în straturi a căror grosime (adâncime) este dependentă de panta apei și natura fundului. Între debitele de apă scurse prin albie și grosimea pături de apă din albie, există o legătură directă exprimată hidrologic prin așa numita „cheie limnometrică”. În mod obișnuit se ia drept grosime a apei din albie distanța verticală dintre nivelul oglinzii apei și nivelul mediu al oglinzii celor mai scăzute ape. Această distanță verticală, măsurată pe rigle verticale gradate în cm (numite mire hidrometrice), poartă denumirea de „cotă” (sau „nivel”) a apei, având o mare importanță practică pentru activitățile economice. Din acest motiv, pe toate cursurile de apă, inclusiv pe Dunăre, sînt organizate măsurători zilnice de niveluri care se transmit prin radio pentru informarea rapidă a celor interesați. Pe Dunăre, măsurătorile sistematice de niveluri, au început încă din secolul trecut (în 1827 la Ingolstadt, în 1821 la Linz, în 1823 la Bratislava și la Budapesta, în 1856 la Bezdán, în 1839 la Orșova, în 1858 la Tulcea, în 1898 la Ruse și în 1920 la Izmail).

Odată cu variația debitelor de apă are loc o variație a nivelurilor, a căror amplitudine de oscilație atinge valori de pînă la 14 m în partea superioară a bazinului hidrografic. Nivelurile cele mai mari se produc în sezonul de încălzire (în lunile martie-iunie), iar cele mai mici în sezonul de răcire (septembrie-noiembrie). Atunci cînd debitele de apă depășesc cu circa 40% valoarea lor medie, începe inundația malurilor albiei Dunării, producîndu-se în aceste condiții o răspîndire laterală a apei în luncile din lungul Dunării. Durata inundațiilor pe Dunăre este variabilă, atîngînd uneori cîteva luni de zile, așa cum a fost cazul anilor 1897 și 1940. Datele istorice, ca și cele rezultate din măsurătorile recente, atestă producerea pe Dunăre a unor mari inundații în anii 1501, 1838, 1890, 1897, 1899, 1924, 1926, 1937, 1940, 1942, 1944, 1954, 1956, 1965, 1970, 1980, 1981, care au adus pagube materiale și pierderi de vieți omenești. Urmare acestor constatări și în vederea evitării efectelor negative ale inundațiilor, statele riverane au realizat o serie de lucrări hidrotehnice de îndiguire a albiei Dunării, menite să apere de inundații localități și vaste terenuri agricole din luncile laterale albiei. Încorsetarea cu diguri a albiei Dunării a condus la unele modificări ale regimului nivelurilor și ale scurgerii apelor mari pe Dunăre, făcînd să crească amplitudinea de oscilație anuală a nivelelor cu circa 0,5 pînă la 1 m.

V.3. SCURGEREA DE ALUVIUNI

Procesul de scurgere a apei pe versanții bazinului hidrografic al Dunării și prin albie este însoțit de un transport de pămînt și de roci, antrenate de apă (aluviuni). Gradul de transport aluvionar al unui curs de apă se exprimă în hidrologie prin concentrația aluviunilor (numită și „turbiditate”) și debitul de aluviuni. Turbiditatea arată conținutul de aluviuni pe unitatea de volum de apă (în mod obișnuit exprimată în grame pe metru cub de apă), în timp ce debitul de aluviuni arată cantitatea de aluviuni transportată prin albie în unitatea de timp, exprimată obișnuit în kilograme pe secundă.

De-a lungul albiei Dunării, concentrația și debitul de aluviuni sînt variabile, funcție de natura stratului superficial de pămînt și roci din bazinul hidrografic, de gradul de acoperire cu vegetație a bazinului și de pantele de scurgere a apei pe versanții bazinului și prin albie. Astfel valoarea medie a turbidității apei Dunării este de circa 80 g/m³ la Pancevo (km 1 153,5) și de circa 273 g/m³ la intrarea în Delta Dunării (km 79,6). Corespunzător acestor concentrații de aluviuni și a debitelor de apă medii din secțiunile respective de albie, valorile medii ale debitelor de aluviuni ale Dunării, sînt de circa 39 kg/s la Ingolstadt (km. 2 458,4) de circa 330 kg/s la Viena, de circa 1 200 kg/s la Pancevo și de circa 1 790 kg/s la intrarea în Delta Dunării. Anual, Dunărea varsă în Marea Neagră cantitatea de 56.500.000 tone de aluviuni, contribuind la colmatarea Deltei Dunării și la formarea, prin depuneri, a platoului continental al Mării Negre. Ca și la scurgerea de apă, are loc în timp o variație a scurgerii de aluviuni. În perioada apelor mari, scurgerea de aluviuni crește corespunzător, diminuîndu-se considerabil în perioadele cu ape mici. Lucrările hidrotehnice de amenajare a bazinelor hidrografice au condus și conduc la diminuarea în timp a scurgerii de aluviuni pe Dunăre. O mare influență asupra acestui proces au barările cursurilor de apă și lucrările antierozionale de stingere a torenților de pe versanții bazinului hidrografic.

Imaginile din acest album dunărean sînt reproduse,
din Colecția de stampe a Bibliotecii Academiei R.S.R.



**Tabelul 2 — Temperaturile (°C) caracteristice lunare și anuale
(maxima, media, minima) ale apei în lungul Dunării**

Nr. crt.	Secțiunea hidrometrică	Valori	Lunile anului												Valori anuale
			I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	XX	XI	XII	
1.	Regensburg (anii 1929—1970)	Maxima	7,0	9,0	11,0	16,0	18,2	21,0	24,0	22,5	20,0	17,4	10,9	9,0	24,0
		Media	2,0	2,5	5,1	9,1	12,9	15,9	17,5	17,1	14,9	10,4	6,2	3,1	9,8
		Minima	0,0	0,0	0,0	2,8	3,0	10,0	11,0	10,8	8,2	3,6	0,8	0,0	0,0
2.	Linz (anii 1941—1970)	Maxima	5,2	6,4	9,6	14,2	18,0	20,2	21,2	21,2	19,2	16,0	10,2	6,9	21,2
		Media	1,3	2,1	4,8	9,1	12,5	14,7	16,3	16,3	14,7	10,6	6,0	2,8	9,3
		Minima	0,0	0,0	0,0	3,9	7,4	9,3	11,0	11,9	10,5	4,8	0,0	0,0	0,0
3.	Bratislava (anii 1941—1970)	Maxima	5,0	6,6	10,6	15,2	18,9	22,2	22,7	21,9	21,2	16,9	11,4	7,1	22,7
		Media	1,2	1,8	4,4	9,4	13,3	16,1	17,6	17,6	15,3	10,8	6,2	2,7	9,7
		Minima	0,0	0,0	0,0	2,5	7,1	10,9	12,2	9,2	9,2	3,2	0,1	0,0	0,0
4.	Nagynaros (anii 1961—1970)	Maxima	3,5	7,2	10,1	15,7	19,3	22,0	23,8	23,7	20,0	17,6	11,4	9,4	23,8
		Media	0,7	1,8	4,4	10,1	14,2	17,6	19,2	18,7	16,2	11,9	6,8	1,9	10,3
		Minima	0,0	0,0	0,0	4,9	8,9	12,8	14,4	14,5	11,0	6,8	1,5	0,0	0,0
5.	Bezdan (anii 1946—1970)	Maxima	4,0	7,1	11,0	16,0	20,0	24,0	25,0	24,5	22,0	18,0	11,5	7,1	25,0
		Media	0,8	1,6	4,4	9,8	14,9	18,2	19,8	19,7	17,1	22,0	6,9	2,6	10,7
		Minima	0,0	0,0	0,0	5,0	10,0	12,0	14,0	13,0	12,0	5,0	1,5	0,0	0,0
6.	Zemun (anii 1946—1970)	Maxima	5,0	7,0	11,8	16,4	23,0	24,5	26,0	26,0	24,0	18,7	11,8	7,0	26,0
		Media	1,2	1,6	4,7	10,6	15,9	19,5	21,5	21,4	18,2	12,7	7,4	2,9	11,5
		Minima	0,0	0,0	0,0	5,0	10,6	12,2	16,0	16,0	14,0	7,7	2,0	0,0	0,0
7.	Novo Selo (anii 1941—1970)	Maxima	5,9	7,4	10,6	17,7	23,3	24,9	26,4	26,2	24,5	21,0	13,4	7,6	26,4
		Media	1,4	1,8	5,1	11,2	16,5	20,4	22,4	22,2	19,2	13,6	8,2	3,5	12,1
		Minima	0,0	0,0	0,0	4,3	10,2	14,8	17,4	17,0	14,0	6,8	2,0	0,0	0,0
8.	Silistra (anii 1941—1970)	Maxima	5,9	7,8	11,0	17,5	24,1	26,2	27,5	27,4	25,0	20,7	14,2	8,0	27,5
		Media	1,2	1,4	4,6	11,0	17,0	21,0	23,4	23,5	20,1	14,3	8,5	3,3	12,4
		Minima	0,0	0,0	0,0	3,0	10,0	14,4	18,2	16,4	15,4	6,3	1,8	0,0	0,0

V.4. SCURGEREA DE SĂRURI

În procesul de scurgere al apei pe versanții bazinului hidrografic și prin albie se produce fenomenul de dizolvare a sărurilor minerale din rocile și pământurile stratului superficial prin care trece apa. Astfel, apa Dunării este o soluție lichidă în care sînt dizolvate un complex de săruri cum sînt carbonații, sulfatii, clorurile, azotații și alte elemente (calciu, natriu, kaliu, magneziu etc.) Predominante sînt sărurile de carbonați (peste 60%), urmate de cele de calciu (peste 15%). Suma tuturor sărurilor minerale dizolvate în apă poartă denumirea de mineralizare a apei.

Gradul de mineralizare al apei se dă prin concentrație, care exprimă cantitatea masivă a tuturor sărurilor minerale dizolvate într-un litru de apă. Mineralizarea apei Dunării crește în lungul albiei Dunării. La izvoare aceasta este de circa 130 g/m^3 , în timp ce la intrarea în Delta Dunării atinge valoarea de circa 380 g/m^3 . Corespunzător acestor concentrații de săruri în apă, există un transport de săruri prin albia Dunării, evaluat la circa $85.723.000 \text{ tone/an}$ la intrarea în Delta Dunării. Datorită dezvoltării industrializării și chimizării agriculturii, se produce o creștere lentă a mineralizării apei Dunării. Astfel în intervalul anilor 1946–1982 mineralizarea apei Dunării a crescut de la circa 290 la 400 g/m^3 .

V.5. TEMPERATURA APEI

Caracteristicile termice ale apei Dunării, sînt determinate în principal de caracteristicile termice ale aerului. De asemenea relieful bazinului hidrografic exercită o anumită influență, care diferențiază regimul termic al apei pe cele trei sectoare importante ale albiei Dunării. În **tabelul 2** sînt prezentate valorile caracteristice lunare și anuale (maxima, media și minima) ale temperaturii apei Dunării într-o serie de porturi. Din examinarea datelor conținute în tabelul 2, rezultă că temperatura medie anuală a apei Dunării se situează la valori de $9,3\text{--}12,4^\circ\text{C}$, mai coborîte în partea superioară a bazinului hidrografic și mai ridicate în bazinul inferior. Cele mai mari medii lunare ale temperaturii apei se întîlnesc în lunile iulie–august, de $17,5^\circ\text{C}$ pe Dunărea superioară și de $23,5^\circ\text{C}$ pe Dunărea inferioară, maximele zilnice atîngînd valori de $24,0^\circ\text{C}$ și respectiv $27,5^\circ\text{C}$. Cele mai mici medii lunare, de $1,2$ la $3,1^\circ\text{C}$ se întîlnesc în lunile reci de iarnă (decembrie–martie) cînd temperatura apei scade pînă la zero grade, punctul ei de îngheț.

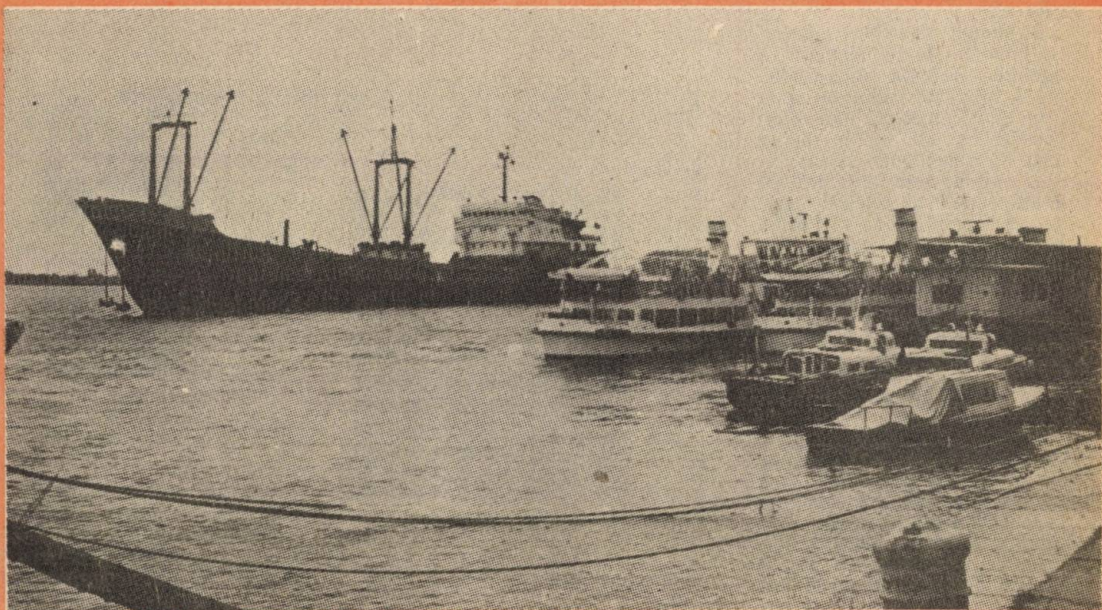
V.6. GHEȚURILE

Particularitățile caracteristice ale fenomenelor de îngheț pe Dunăre constau în marea lor instabilitate și neuniformitatea producerii lor în timp și în lungul albiei. În general, pe Dunăre ghețurile apar sub formă de sloiuri izolate transportate de apă, sub formă de aglomerări de sloiuri de la un mal la altul, staționare și sub formă de pod de gheață. Pot fi ani cînd pe întregul traseu al Dunării nu se produce deloc podul staționar de gheață, sau pot fi ani cînd în anumite sectoare apar fenomene de îngheț, iar în altele nu.

Formarea ghețurilor începe pe sectorul superior și mijlociu al Dunării în lunile decembrie – februarie. Dispariția ghețurilor poate să se producă începînd de la sfîrșitul lunii decembrie pînă la jumătatea sau sfîrșitul lunii martie. Cea mai mică șansă de producere a ghețurilor staționare există numai în sectorul superior al Dunării. În rest, pe sectorul mijlociu și inferior al Dunării, probabilitatea de producere a podului de gheață este de 25–50% și respectiv de 40–75%. În aceste sectoare înghețarea și dezghețarea repetată în același an a apei Dunării este foarte rară. Atît la începutul de îngheț cit și la sfîrșitul de îngheț, oprirea scurgerii gheții sub formă de aglomerări de sloiuri conduce la blocarea scurgerii apei, cu efecte puternice de creștere în amonte a nivelurilor și de producere a inundațiilor, de rupere a digurilor și de distrugere a instalațiilor portuare. Durata fenomenelor de îngheț pe Dunăre este de circa 35 zile pe iarnă în sectorul superior și mijlociu și de circa 20 de zile pe iarnă în sectorul inferior. Dezghețul pe Dunărea mijlocie și inferioară se produce obișnuit din amonte apre aval, fiind stimulat de creșterea temperaturii aerului și declanșarea apelor mari provocate de topirea zăpezilor și ploile primăverii.

Dacă acesta-i, pe scurt, portretul hidrologic al Dunării, să nu uităm că marelui fluviu are alte, nenumărate, chipuri, pe care ni le dezvăluie la fiecare întîlnire cu valurile-i veșnic curgătoare...

Dr. ing. CONSTANTIN BONDAR



Din istoria filateliei românești ADA-KALEH

Micuța insulă Ada-Kaleh se constituie într-un caz oarecum aparte în istoria postal-filatelice românească. De aceea ne propunem o scurtă, dar instructivă (am zice noi), incursiune în ceea ce se numește stampilografia ei, adică în colecționarea și studierea ștampilelor postale utilizate de-a lungul timpului în localitatea omonimă.

De la bun început trebuie precizat că fosta insulă, deși cu un număr mic de locuitori (500 la recensământul din anul 1961), prezenta o deosebită atracție turistică atât pentru pitoreasca ei poziție, cât și pentru influențele climatice submediteraneene care permiteau cultura smochinului și a altor plante iubitoare de căldură. Cunoșcând abundenta de materiale postal-filatelice care erau expediate de turiști sosiți la Ada-Kaleh (în special cărți postale ilustrate), era atrăgătoare o reconstituire a ștampilelor utilizate pe corespondența plecată de aici. Iar asta cu atât mai mult cu cât se știe că unul din principiile colecționării este acela al alegerii unui domeniu finit, pe care să cauți să-l epuizezi în totalitate (ex. state dispărute, supratiparuri din perioada unor stabilizări monetare, ocupații străine, poște locale etc.).

Disponind de plicul special „Ultima zi de funcționare a agenției postale Ada-Kaleh” (19.10.1968) am căutat să aplic principiul enunțat mai sus, considerând că va fi relativ ușor să colecționez și să studiez ștampilele din insula aflată acum sub valurile lacului de acumulare de la Porțile de Fier. Alegerea făcută mi-a dat însă destulă bătaie de cap, intrucât - din nou - am constatat atât vastitatea, cât și incertitudinile domeniului stampilografiei față de cel al filateliei propriu-zise, acesta din urmă clarificat astăzi până la amănunt.

De la început am observat că, până în anul 1927, toată corespondența provenită din Ada-Kaleh poartă alte ștampile: cu precădere Orșova, dar uneori și Turnu Severin sau Baile Herculane. Printre piesele postale din acea perioadă am găsit câteva (e drept, foarte pu-

tine) care purtau ștampila PRIMĂRIA ADAKALAH (sic) anlicată cu tuș violet și anulind francatura postală. Rezultă că întreaga corespondență era cumulat la primărie (la notar?), de unde - prin intermediul unui curier ce asigura și alte activități - era expediată la unul dintre oficiile postale mai apropiate, în special Orșova. Nu

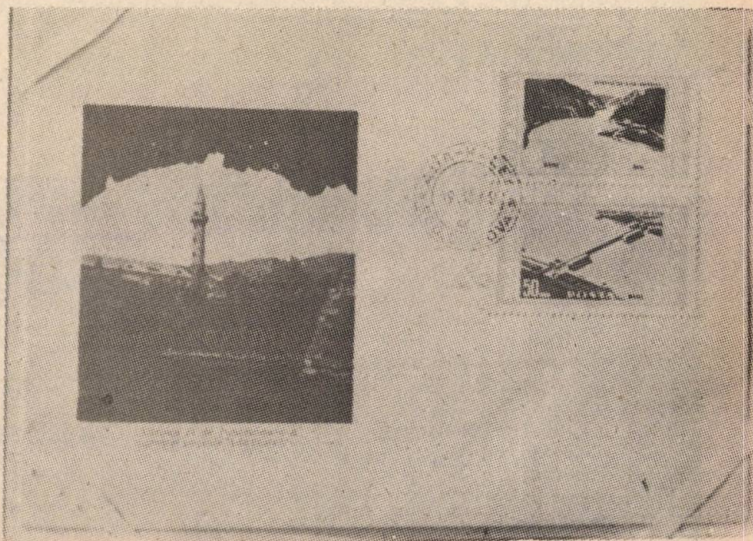


știm din ce motive, uneori anularea francaturii s-a făcut la primăria din Ada-Kaleh cu ștampila pe care o redăm alăturat. Procedul de a utiliza ștampila primăriei (sau a nota-

rului) se folosise în secolul trecut, iar în cazuri speciale s-a perpetuat și în primele decenii ale secolului nostru (v. revista „Transilvania” nr. 5/1984). Din anul 1927 și până în preajma anului 1948 începe să fie utilizată ștampila: AGENT(IA) SPEC(IALĂ) ADA-KALEH. Este un semnal că volumul corespondenței din insulă s-a mărit foarte mult și a fost necesară deschiderea unei agenții postale speciale. Curios este că la început găsim ștampila agenției aplicată cu tuș violet, identic celui folosit de primărie pentru propria-i ștampilă. Acest fapt denotă că data înființării agenției speciale nu poate fi mult anterioară anului 1927.

Semnalez aceste piese filatelice și, în special, a procedurilor postale mai deosebite, pentru a ajuta pe cei care s-ar hotărî să colecționeze și să aprofundeze stampilografia legată de fosta localitate Ada-Kaleh. Iar drept dovadă că problemele legate de istoria postal-filatelice a fostei insule aflate altădată între localitățile Gura Văii (românească) și Sip (jugoslavă) sint deosebit de interesante, este faptul că atât în revista „Transilvania” (nr. 11/1987) cât și în revista „Der Rumäniensammler” (nr. 65/1987 - „Die vergessene Türkeninsel in Rumänien” de Horst Scherrer) au fost publicate materiale ce ne evocă filatelic insula Ada-Kaleh.

SILVIU DRAGOMIR



La un veac de cînd și-a sfîrșit chinuita pribegie pămînteană, Luceafărul răsare în iconostasul gîndirilor noastre așa cum îl înfățișează, în fața Ateneului Român, cea mai adevărată statuie a sa: pururea tînăr, pururea sfînt, pururea cu privirea ațintită către o nemărginire mai frumoasă și mai bună. Într-o viață căreia nu i-a fost dat să treacă nici măcar pragul a patru decenii, Eminescu a fost și asemeni bătrînului mag cititor în stele, știutor a tot și a toate. Versurile pe care el le închina lui Shakespeare i se cuvin deopotrivă sieși:

Ca Dumnezeu te-arăți în mii de fețe
Și-nveți ce-un ev nu poate să te-nvețe.

Cercetată de generații și veșnic deschisă altora ce vor să vie, opera sa, tipărită sau încă manuscrisă, continuă să izvorască milioane de răspunsuri la întrebările, neliniștile, nădejtile noastre. Eminescu este oracolul spiritului românesc. Uriașa lui umbră ne sprijină cerul, veghindu-ne, ajutîndu-ne să străbatem „valurile vremii” spre împăcarea necuprinsă a universului.

„Colo Dunărea bătrînă, liberă - ndrăzneată, mare...”

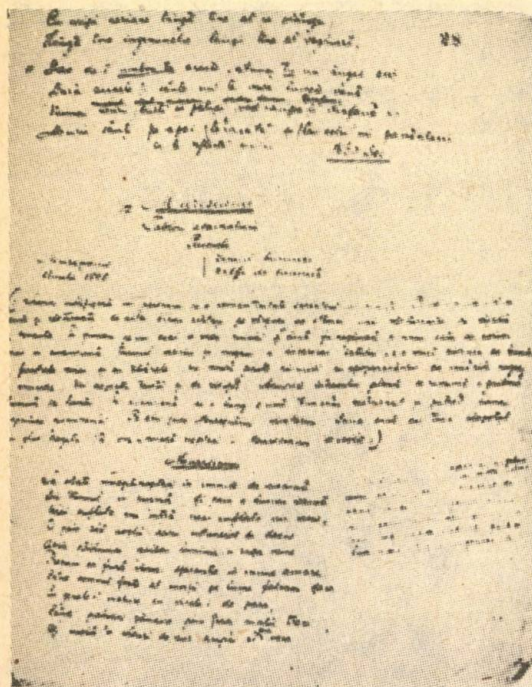
Visîndu-și mormîntul „la marginea mării”, Eminescu sublima în celebrele versuri cu sunet testamental acel „neptunism”, „predilecția pentru apă”, reflectate obsedant în operă și comentate pe larg în cercetările lui G. Călinescu. Din paginile în care poetul a zămislit un univers irepetabil al lacului, izvorului, străfundurilor acvatice, din cele în care a evocat nu numai Mureșul, Nistrul, Bistrița, Tisa, Prutul, Tîrnava ori Argeșul, dar și Gangele, Nilul, Tigrlul, Marea Nordului, Oceanul, firește că „regele fluviilor Europei” nu putea să lipsească.

Încercînd să căutăm - doar cu intenția unei modeste schițe - ecourile danubiene, avem a ne pune mai întîi întrebarea banală și obligatorie: cînd, unde a văzut Eminescu prima dată Dunărea? A fost, precum știm, un călător precoc, un drumet de vocație. „Întîmplarea m-a făcut - mărturisea mai tîrziu, cu nedisimulat orgoliu - din copilărie încă, să cunosc poporul românesc, din apele Nistrului, începînd, în cruciș și-n curmezis pînă în Tisa și-n Dunăre...” Pornea, așadar, să cutreiere pămînturile Daciei străvechi în primăvara lui 1865, alături de actorii din trupa Tardini-Vlădescu. Atunci, drumurile l-au purtat pe adolescentul de cincisprezece ani prin orașe transilvănene, pînă în Blajul unde va poposi în 1866, an în care se producea și debutul său în „Familia” lui Iosif Vulcan, cu poezia „De-aș avea”. După ce-a trecut prin București, ajungea, în 1867, pe timpul verii, pe malul Dunării, anume la Giurgiu, căci acolo - relatea I.L. Caragiale în articolul „În Nirvana”, publicat la 18 iunie 1889, o zi după înmormîntarea lui Eminescu - se petrecuse întîlnirea între actorul M. Pascaly și „un băiat” care, tolănit în fin, îl citea „în gura mare pe Schiller”. Adolescentul arăta „foarte blînd, de treabă”, era un fel de servitor la un hotel giurgiuvean, unde muncea prin ogradă și la grajdul în ale cărui



iesle își adăpostea unicul avut - cărțile dintr-un geamantan. La acea epocă, îl cunoștea și viitorul autor al „Scrisorii pierdute”, căruia băiețandru, cu „aerul unui sfânt tinăr coborât dintr-o veche icoană”, cu „un zîmbet blind și adînc melancolic”, îi declarase: „Mă recomand, Mihail Eminescu”. Vînjos trupește, deprins temeinic cu înoul încă din copilăria ipoteșteană, poetul cu siguranță se va fi scîldat în valurile Danubiului și la Giurgiu și, mai apoi, la Brăila, Galați, Oravița, pe unde l-au minat peregrinările de sufler, copist teatral și, cîteodată, chiar figurant pe scenă.

Cît despre anii șederii la Viena, oricît n-am deține detalii din știrile biografice, este imposibil să nu-l vedem cu închipuirea pe Eminescu fie cu treierînd anume peisajele Dunării albastre, în nopțile cînd, împreună cu prietenii colegi, riscuau ultimele rezerve de creșteri pentru împlinzirea portarilor-cerberi de la pensiuni, fie contemplînd în solitudine luciul fluviului și legîndu-l, ca pe firul din basm, de munții, codrii și lacurile de acasă, unde a visat totdeauna să se întoarcă.



Mai încoio, viața-i prea scurtă, vestejită de boală și nenoroc, nu i-a adus, ca atîtor altora, bucuriile voiajurilor de plăcere. Pe Dunăre, ar fi făcut o singură asemenea călătorie, sursa informației fiind o scrisoare a poetului către Veronica Micle (documentul a fost comunicat în „copie xerografată” de Anna Maria Messeri din Roma, strănepoată a poetei, și publicat de Augustin Z.N. Pop în cartea sa „Întregiri documentare la biografia lui Eminescu”). Păstrînd rezerve față de autenticitatea epistolei, datată „Constanța (sic) 16 iunie 1881” - pe de o parte, arta plastografiei a progresat și ea enorm, pe de alta, stilul eminescian e de nerecunoscut („privirea mării liniștește, mai ales sufletele furtunoase”, „noaptea marea își merită numele ei de neagră”, „te sărut cu dulce”, etc) -

putem afla din ea cum că Eminescu s-ar fi îmbarcat spre a ajunge, pe Dunăre, pînă la Constanța. „Iartă-mă că nu ți-am scris atîta timp - îi spunea Veronicăi - dar am întîrziat la Giurgiu, la Costinescu, unde am scăpat o dată vaporul, care nu pleacă decît de trei ori pe săptămînă...” Călătoria ar fi avut, deci, ca traseu cursul dunărean pînă la Cernavodă, de unde a continuat cu trenul pînă în orașul mării, acolo poetul locuind, conform adresei ce și-o dădea, la Hôtel d'Angleterre. Deocamdată, acestea sînt singurele secvențe din biografia legate de Dunăre.

Poetul, natură analitică, pentru care „totu-i problem”, nevoie de sinteză, nu putea avea vocație pentru reportajul de simplă observație contingentă, spre a ne fi lăsat „scene de culoare” danubiene. În schimb, în extraordinara sa operă publicistică mai întîi, găsim numeroase locuri în care concentrează, direct ori indirect, raza atenției asupra fluviului. Cugetările sale asupra istoriei românești s-au oprit adesea asupra adevărului că Dunărea, ca și Carpații ori Marea, reprezenta o axă a etnosului național: „Trebuie să fim un strat de cultură la gurile Dunărei: aceasta e singura misiune a statului român, și oricine ar voi să ne risipească puterile spre alt scop, pune în joc viitorul urmașilor și calcă în picioare roadele muncii străbunilor noștri”. În articolul „Autonomia Ardealului”, în care dezbată „situația curioasă și umilitoare, ce li s-a creat Românilor din monarhia habsburgică”, Eminescu combătea cu vigoare pe acei istoriografi care, mergînd pe urmele teoriei lui Rösler, socoteau „nimica toată a escamota un popor întreg de zece milioane de suflete din Dacia, a-l pune în Pind și a-l face să vină de acolo îndărăt, prin suta a douăsprezecea, de peste Dunăre”. După ce dădea, în cîteva rînduri, o splendidă sinteză despre începuturile istoriei românești, Eminescu arăta: „Cine vrea să-și facă o idee de energia cu totul elementară a aceluia popor, să considere că, optzeci de ani după fondarea ei, Moldova ajunge din colțul țării de sus pînă în Nistru și la Cetatea Albă, Țara românească într-o sută de ani pînă în Dobrogea și pe întreg malul drept al Dunărei”. Desfășurate în tot ceea ce a lăsat pana eminesciană, argumentele unității naționale sînt supreme: „...căci politicește putem fi despărțiți: dar unitatea noastră de rasă și de limbă e o realitate atît de mare și de energică, încît nici ignoranță, nici sila n'o pot tăgădui”. Cu atenția încordată la cele mai mici nuanțe din realitățile vremii sale - de la situația învățămîntului și meseriilor, la demografia, starea țărănimii, portofolii de miniștri ori jocuri de bursă - genialul redactor al ziarului „Timpul” a comentat în profunzime „Chestiunea Dunării”, problemă ce preocupă ardent în epocă opinia publică. În articolul „Ce ne lipsește în momente grele”, Eminescu se referea, cu îngrijorare, și la „incidentul foarte semnificativ al cestiunii Dunărene”, ca element de discordie între „actorii de căpetenie ai unei viitoare conflagrațiuni”. „De ni se oferă onoarea prezidenței în comisia de supraveghere a executării reglementelor navigației pe Dunăre, aceasta se face cu condiția de-a fi pururea în minoritate; de ni se oferă sprijin, ni se dă cu condiția de-a renunța cu totul la neatinerea noastră în cestiunea navigației. Între Scila și Charibda, între stîncă și stîncă, vasul statului român e condus de niște cîrmaci, cari nu gîndesc la cîrmă, ci la așezarea în siguranță a ceea ce-ar putea pune ei de-o parte în caz de naufragiu”.

Altădată, cu prilejul unei sesiuni a Comisiunii Internaționale a Dunării, arăta că „Austro-Ungaria nu are în apele Dunării de Jos nici un drept, absolut nici unul, decît doar acela pe care-l au

China și Japonia și orice altă putere de pe glob: dreptul liberei navigațiuni. Interese o fi avînd, nu tăgăduim, dar drepturi nu are și o dovadă că nu le are e că umblă după ele cu luminarea și poate că va găsi din nou ceea ce caută: pricină și ceartă". Furtunoasele sale invective la adresa guvernărilor liberali și chiar a lui „Carol Îngăduitorul”, cum i-a zis lui Carol I, au avut în vedere în mod special și complicata problemă a Dunării, în care statul român „a admis și comisiune mixtă și prezența Austriei în comisiune”. Subliniind cu amară ironie că marea menire istorică a epocii lui Carol Îngăduitorul era aceea de a crea o „pîrghie pentru înstrăinarea treptată, dar cu atît mai sigură a țării”, după ce arăta că, în dorința lor de a rămîne la putere, guvernânții „sînt în stare să facă orice și să dea orice și Dunăre, și Basarabie, și Moldova, și Oltenie”, Eminescu conchidea cu durere: „... guvernul a avut în cestiunea Dunării două politici și două morale: una în ministerul de externe, alta în comisia europeană”; „Pe guvern nu-l doare nici cestiunea Dunărei, nici altele. Durerea lui e de a-și menține partidul la putere”.

Tot dintr-un articol al celui mai profund gazetar pe care l-a avut vreodată presa românească, mai putem afla, de exemplu, și amănunte precum cel că de albia Dunării, „s-a folosit o societate engleză, pentru ca să construiască – fără terasament – acel mizerabil drum de fier, care i-a costat 6 milioane și pentru care noi, grație împrejurării că suntem niște gură-cască, iar roșii niște gheșeftari, l-am plătit cu 16 milioane...” Podul lui Anghel Saligny de la Cernavodă avea să fie construit după moartea lui Eminescu, în 1895, dar poetul, la vremea sa, cerea și acest lucru pentru Dobrogea revenită la patria-mamă după războiul de independență: „Un simplu cap de pod n-avem precum îl cer cele mai elementare exigențe strategice și economice spre acea pustietate...” În le-

gătură cu eroicul an 1877, găsim de asemenea, în paginile publicisticii eminesciene, un pasaj legat de Dunăre, ce ne cutremură inimile și astăzi. El se află în ciclul „Studii etnologice” și relatează despre apariția „în unul din porturile Englierei” a corăbiei numită „Milowie”, „încărcată cu 600 000 de kilograme de marfă. „De proveniență din șesul Dunării de Jos – scria Eminescu – încărcătura a fost trimisă la moară, măcinată și vîndută. Dar nu era grîul ceea ce adusesse corabia, nu cerealele măcinase moara engleză, ci o marfă ciudată, neauzită pîn-acuma... oase omenești. Făină de oase omenești a fost vîndută spre a îngrășa ogoarele Englierei. Ale cui erau acele oase? Ale soldaților căzuți înaintea Plevnei, ni se spune. (...) Amestecați astfel, bieții cazaci de la Don, dorobanții din Vaslui și Vrancea, ostașii din trei continente ale împărăției osmane, toți la un loc au pornit la moară, sub a cărei pietre scrișneau oasele vitejilor pentru a forma gunoiul trebuincios utilitarismului englez”. Și Eminescu se întreba cutremurat: „Măcinatu-s-ar-fi oare țara aceasta întreagă cu oamenii ei fără veninul descompunitor adus din Fanar, fără ca asemenea venitici să fi avut influență asupra destinului ei? Stînsu-s-ar-fi orice patriotism adevărat, orice iubire de adevăr, fără ca să existe o asemenea moară a sufletelor moarte, o anume organizare care să încurajeze corupția și trădarea, un asemenea partid în ochii căruia fără de legile, viciile, ignoranța și lipsa de omenie să fie titluri de recomandare?”

Cît despre opera literară, în care Eminescu a slăvit de atîtea ori „Dunărea pătrîină, liberă-ndrazneață, mare” vom deschide loc anume în paginile de revistă ale anului în care „inima cea nemărginită” a românilor, cum a zis poetul, va bate întruna la amintirea sa.

ANDA RAICU

UN SECOL DUPĂ EMINESCU

Premiul internațional „Herder” pe anul 1988 a fost decernat profesoarei Zoe Dumitrescu Bușulenga, membru corespondent al Academiei Române. După scriitorii Tudor Arghezi, Alexandru Philippide, Zaharia Stancu, Franyö Zoltan, Nichita Stănescu, Ana Blandiana, filologul Alexandru Rosetti, istoricul Emil Condurachi, criticul Adrian Marino, arhitectul Günther Schuller, muzicienii Mihail Jora, Zeno Vancea, Anatol Vieru și alți reprezentanți de frunte ai culturii românești, juriul Universității din Viena a consfințit, prin înalta distincție, locul româncei printre personalitățile culturale de largă reputație internațională.

Îndată după revenirea în țară, profesoara Zoe Dumitrescu Bușulenga a avut amabilitatea să răspundă la întrebările noastre.

Universitatea veneză v-a decernat Premiul „Gottfried von Herder” pe anul 1988, un premiu al confluențelor culturale, al „punțiilor” stabilite între popoarele europene. Cu ce sentimente l-a primit cărturarul umanist de elevată ținută intelectuală, cu o erudiție prodigioasă, așa cum vă recomandă opera și activitatea Dumneavoastră de profesor, critic, istoric literar, eseist, director al Institutului de istorie și teorie literară „George Călinescu”?

Sigur că Premiul „Gottfried von Herder”, care înseamnă o recunoaștere internațională de scriitor, de umanist european, a fost pentru mine o surpriză dintre cele mai plăcute. L-am primit cu sentimentul că prin mine se onora de fapt cultura românească. Este o mai veche înclinație a mea, care m-a făcut să pun tot ceea ce primesc eu sau tot ceea ce îmi revine, pe seama culturii noastre. Mă consider în cea mai mare măsură un reprezentant, cu modestie, firește, și cu sfiial, chiar, pentru că această calitate de reprezentant te face să ai și să recunoști anumite obligații, de la obligațiile intelectuale, pînă la cele morale și spirituale. Un astfel de premiu obligă. Sarcinile care îmi

incumbă sint și de-acum încolo numeroase, deși, cum bine se știe, mă aflu la o vîrstă destul de înaintată. O să încerc ca în tot ceea ce voi face și de acum încolo să am sentimentul că îndeplinesc o datorie față de cultura pe care o reprezint.

Ca profesor de literatură universală și comparată la Universitatea din București, ați format numeroase generații de tineri în spiritul idealurilor umaniste, raționaliste, a respectului și cultivării marilor valori ale culturii. Sinteți unul dintre puținii specialiști incununați cu acest premiu, care s-a ocupat îndeaproape de cercetarea și interpretarea operei lui Herder. Care au fost deschiderile ulterioare ale studiului efectuat pe această temă?

Da, este adevărat, m-am ocupat foarte mult de Herder. Unul dintre studenții mei mai vechi spune, cînd m-a felicitat cu prilejul obținerii premiului: „Totdeauna am fost convins că o să luați premiul Herder: atîta vreme ne-ați bătut la cap cu personalitatea complexă a acestui autor, atîta vreme v-ați aplecat asupra lui, încît era clar că nu se putea să nu intrați în posesia premiului”. Este, firește, o vorbă hazlie, dar, într-un fel, lucrurile stau cam așa, în sensul că, dîncolo de ceea ce am scris despre Herder și opera lui, acest mare umanist și iluminist german a fost pentru mine unul din importanțele repere de cultură europeană. Am socotit că Herder este un mare precursor. El a fost precursorul atitudinii romantice față de folclor, și oamenii noștri de la 1848 l-au cunoscut foarte bine. Cei mai mulți îi citează și-i urmează îndrumările în materie de cultură folclorică, în sens mai larg. Pentru mine, legătura între popoarele lumii, între oameni, se face prin ceea ce acest gînditor definea ca **humanitas**. Această **humanitas** herderiană a fost, cum am spus întotdeauna, un țel și un crez, un far călăuzitor. Am învățat de la Herder „tehnica” umanității și sensul pe care el îl dădea acelei **humanitas** ca treaptă finală a evoluției umane.

Ați făcut parte din Comitetul Executiv al Asociației Internaționale de Literatură Comparată. Cu ce contribuții se înscrie cercetarea românească în schimbul de valori al istoriografiilor literare contemporane?

În răstimpul colaborării mele cu Asociația Internațională de Literatură Comparată, al participării mele la Comitetul Executiv al Asociației, am putut înțelege mai degrabă sensurile necesare ale colaborării internaționale ale unei țări mici, cu o cultură însemnată, cum este România. Există azi o tendință foarte interesantă, aceea de a se pune accentul în literatura comparată — care înainte vreme nu se ocupa decît de influențele literaturilor greacă și latină asupra marilor literaturi europene sau de influențele reciproce suferite de literaturile mari ale Europei, între ele — pe contribuția țărilor mici și a celor din centrul și sud-estul continentului. Pentru noi, este un îndemn foarte încurajator, pentru că primim ceva din gustul binevenit și, pe bună dreptate, dobîndit, al universalității. Înțelegem că participarea culturilor mici la viața spiritului european este un factor foarte important, pe care trebuie să-l folosim din plin. Este esențial ca noi să fim conștienți de această direcție nouă în comparatistica mondială și să profităm de atenția acordată de specialiști contribuțiilor aduse de culturile popoarelor mici, socotite astăzi la fel de importante, într-un anumit fel, cu ale popoarelor mari. Este, cum zic, o direcție foarte importantă, care trebuie urmată și ne re-

vine nouă răspunderea să încercăm o înscriere reală a valorilor culturii românești în universalitate, cu atît mai mult, cu cît ele reprezintă, într-adevăr, înălțimi reale, nu numai în literatură, ci în toate domeniile creativității. Mereu spun că noi ar trebui să facem mai mult, trebuie să facem foarte mult, pentru că valorile românești nu sînt înscrise nici pe departe, așa cum s-ar cuveni, pe orbitele cunoașterii internaționale. Ar trebui, pe de altă parte, să transmitem lumii în traduceri perfecte capodoperele noastre, și nu numai în materie de literatură, ci și valorile noastre plastice sau cele muzicale, care sînt realmente excepționale. Mă refer numai la Europa, unde cunosc, în general, nivelul creativității, dar ceea ce realizăm noi, cu școlile noastre de muzică, de pictură, de arhitectură este de domeniul mărimilor întii, așa încît zic că ar trebui să facem foarte mult pentru difuzarea, pentru cunoașterea acestor capodopere. După aceea, ar trebui să trimitem în lume exegeze, interpretări ale acestor opere, să trimitem istorii de cultură, istorii luate izolat sau în totalitate, istorii ale gîndirii ș.a.m.d. Trebuie să popularizăm această nobilă cultură românească, spre binele nostru și pentru cîștigul firesc al lumii. Numai prin circulația valorilor, contactul, punțile între popoare pot fi realizate și păstrate.

Cercetați de mai multă vreme căile care au condus și care continuă să conducă spre universalitate cultura română. Cea mai recentă contribuție este volumul „Eminescu și romantismul german”. Ce ecou a stîrnit cartea care, prin modul de tratare a subiectului, se înscrie în criteriile fundamentale ale atribuirii premiului, în rîndul cititorilor de limbă germană?

Este interesant de menționat că, atît criticii revistelor de limbă germană din țară, cît și criticile specialiștilor din Republica Federală Germania și Republica Democrată Germană au înregistrat apariția volumului ca pe o contribuție de seamă la elucidarea acestei probleme. Am fost foarte bucuroasă pentru că, începînd cu criticii de limbă germană din România și ajungînd la specialiștii de talia lui Klaus Heitmann, cunoscutul romanist de la Heidelberg, și-au exprimat punctul de vedere foarte elogios în legătură cu cartea. Era vorba despre necesitatea precizării unor puncte de vedere. Problema aceasta cu Eminescu și romantismul german plana asupra culturii românești, abordată din multe unghiuri, dar nu într-un studiu comparativ propriu-zis, global. Știm foarte bine că Eminescu era comparat cu Lenau, cu alți poeți mai mult sau mai puțin importanți, fără să se fi făcut un studiu sistematic. Eu am pornit chiar de la datele biografiei ca să circumscriu mult mai strîns și, în măsura posibilităților, cît se poate de exact, relațiile lui cu literatura germană. Am ajuns la text și, atunci cînd îmi lipseau textele, am aproximat prin metodele comparatistice specifice posibilitățile de apropiere, paralelismele ș.a.m.d. Desigur, germanii au fost cei dintîi care au salutat această lucrare, tocmai pentru că în ea se distinge încă o dată ceea ce Lucian Blaga afirmase în mai toate scrierile lui de filosofia culturii și anume că influența germană, atunci cînd s-a exercitat asupra culturii române, a făcut-o într-un chip catalitic, ceea ce înseamnă că ea l-a dus pe gînditorul, pe scriitorul, pe artistul asupra căruia s-a exercitat, către el însuși, nu l-a obligat, precum influența modelatoare franceză, să se conformeze modelului. Așa s-a întîmplat și în cazul lui Eminescu. Influința germană l-a trimis, cum arăt eu în carte foarte pe larg, printr-un ricoșeu interesant, înspre propriul lui teritoriu de-acasă, pe care a început să-l sape în adîncime. Poate că

UN SECOL DUPĂ EMINESCU

acesta a fost lucrul cel mai însemnat pentru critica germană: modul de a-l înțelege pe Eminescu în adâncimile legăturii lui cu cultura germană, care a trezit în el interesul pentru ceea ce numim noi mitul arhaic, autohton.

Ne aflăm în preajma centenarului morții lui Mihai Eminescu, în fața unor manifestări care vor evoca, într-un context larg, „unicitatea” personalității poetului național al românilor. Vă propun să rămânem pentru câteva clipe în atmosfera Vienei, apoi în cea berlineză, a anilor 1869—1874, perioada studiilor și a adâncirii valorilor universale, a interesului arătat culturii indiene, literaturii engleze și creației romanticului german Novalis. Ce au însemnat pentru Eminescu anii petrecuți în cele două importante centre culturale ale Europei?

Cum m-am întors de curînd de la Viena și am stat mai îndelungă vreme acolo, încercînd să merg puțin pe urmele lui Eminescu, am înțeles, așa cum am spus-o în câteva conferințe pe care le-am ținut în capitala Austriei, ce a însemnat pentru Eminescu contactul, în primul rînd cu Viena, după aceea cu Berlinul. Cei trei ani petrecuți la Viena din 1869 pînă în 1872, au însemnat trezirea unei conștiințe europene. Viena era în momentul acela, cum se spunea, „capitala Europei de mijloc”, un centru de interferențe extrem de important între Europa de răsărit, de apus, de miazăzi și miazănoapte, în care se confruntau, și cumva se interfereau, se osmoticau, dacă se poate spune așa, direcțiile de gîndire, de creație, de mentalități europene. Eminescu a intrat la 19 ani, dar cu precocitatea lui genială, într-o lume nouă, cu toată deschiderea lui, de altfel caracteristică deschiderii spiritului românesc, dar și pregătit pentru această întîlnire cu Europa, prin Viena. În primul rînd, el stăpînea perfect limba, ceea ce este un factor esențial de comunicare. Cum bine știm, făcuse și școala primară, și câteva clase de liceu, la Cernăuți și, așa cum toți copiii căminarului știau nemțește, și el stăpînea la perfecție limba, în scris și în vorbire, astfel că, în clipa în care se înscrie student audient la cursurile Universității Vienei (și frecventează zeci de cursuri, în curiozitatea lui neistovită), pentru el nu există secret al limbii germane, ci intră ca un aborigin în cultura aceasta. Dar, ceea ce interesează în primul rînd la Eminescu în timpul petrecut la Viena, este cantitatea și calitatea întîlnirilor lui cu cultura europeană. În primul rînd, a început să frecventeze bibliotecile. Biblioteca Universității, Biblioteca Națională; pe de altă parte, scotocea prin anticariate, după însemnările prietenilor, după amintirile celor ce i-au fost colegi, Slavici, Ștefanelli și toți ceilalți, care au studiat în același timp la Viena. Era în permanență în tovărășia cărților; citea enorm, înmagazina uriaș, frecventa muzee, Burgtheaterul era loc de predilecție, pe Shakespeare l-a văzut reprezentat în această sală. „Regele Lear” i-a făcut o impresie extraordinară, ca și „Furtuna”, de altfel. Pe de altă parte, se ținea la curent cu tot ceea ce era politică europeană, cu tot ceea ce era eveniment internațional de însemnătate, și de acasă, și de peste hotare. Să nu uităm că în anii aceia el a fost foarte atent, înții la războiul franco-german, după aceea la mișcarea Comunei din Paris și la ceea ce se pe-

trecea în Italia, care era în plin Risorgimento. Lui Iacob Negruzzi, care-l întreba dacă vrea să facă niște revizuiuri la paginile ce urmau să fie publicate în „Convorbiri literare” îi răspunde că e prea preocupat, prea interesat de problema războiului franco-german, ca să se poată ocupa de treaba asta și-l ruga să facă el schimbările necesare. Atenția la Franța, la politica germană și austriacă îl făceau pe Eminescu să înțeleagă cumva altfel poziția României în context european. Acum începe să se intereseze de țara lui, pe care o iubea, pe care o cercetase ca adolescent, să se ocupe de ea în sens european. De la Viena a organizat el marea întîlnire de la Putna. Mi se pare un lucru extraordinar faptul că toate preocupările lui vieneze converg într-un punct esențial pentru viața și pentru gîndirea lui, care însemna unirea tuturor românilor. Este extraordinar, dacă te gîndești că, la 20 sau la 21 de ani, raționa ca un om politic de mare anvergură. În anii aceia, începea să scrie articole politice la **Federațiunea**, să-și spună punctul de vedere în legătură cu românii din Transilvania; deci, în anii vienezi, își face și ucenicia politică. Pe de altă parte — e un moment la care țin foarte mult — se duce la Döbling să-l viziteze pe Cuza, împreună cu o delegație de studenți, și este foarte emoționat după întîlnirea aceasta, care iarăși marchează un moment de implicare în istoria mai recentă a Principatelor Române. Să nu uităm, Carol venise de cîțiva ani, dar Eminescu gîndea la Cuza ca la realizatorul unirii din 1859. În această calitate, a fost foarte mișcat cînd l-a întîlnit. Toate lucrurile acestea se adună și dau perioadei vieneze un fundal de gîndire social-politică, pe care se înscrie marea lui interes pentru filosofie, apoi pentru literatură și pentru toate celelalte științe, umanistice, ale naturii și exacte. Curiozitatea lui este enormă și, după părerea mea, pornește dintr-o formă a minții cu totul specială, pornește din articulațiile interne ale tipului său de genialitate. El nu punea una lîngă alta disciplinele, arătînd uneia o curiozitate și alteia altă curiozitate. Curiozitatea lui este universală, ca să zic așa, adică se extinde asupra a tot ceea ce cunoașterea umană a putut stăpîni vreodată. Fi-rește, filosofia este marea cucerire a acestui moment vienez, începînd de la gîndirea vedică, gîndirea indiană, care-l va influența mult, pe care o va folosi, o va transforma, o va înnoi, pînă la gîndirea greacă și cea germană. Platon îl însoțește cu insistență în acest răstimp și, bineînțeles, Kant și Schopenhauer, mai cu seamă Kant, din care termină acum traducerea la „Critica rațiunii pure”. Era o întreprindere extrem de spinoasă, tîrîrul de 20—21 de ani se angajează cu o conștiință acută de gînditor, care dorește să fixeze o terminologie filosofică, pentru traducerea marilor texte clasice ale gîndirii universale. De altfel, și Maiorescu își încercase puterile tot prin „Critica rațiunii pure”. Eminescu nu știa, la vremea aceea, că mentorul spiritual al **Junimii** tradusese, în timpul studiilor în Germania, aceași carte fundamentală a întemeietorului filosofiei clasice germane. Cît despre literatură, Eminescu se pune la curent cu tot ceea ce este creație contemporană europeană, austriacă și cu tot ceea ce este ecoul ultim al romantismului german din școala mîuncheneză, ultima fază a romantismului german tirziu. Școala mîuncheneză era foarte viu reprezen-

UN SECOL DUPĂ EMINESCU

tată la vremea aceea. El stăpânește tot acest teritoriu de limbă germană, nu ca un tânăr ce se pregătește să intre în viață, ci ca un gânditor cu o minte europeană. Anii de la Berlin mi se par a fi perioada contactului cu zonele de adâncime ale romantismului german. Retrospectiv, el cunoaște acum bine școlile romantice germane, mai cu seamă pe cea de la Jena, care cuprinde pe Novalis, Ludwig Tieck și pe frații Schlegel și, în mod deosebit, școala de la Heidelberg, a doua școală romantică germană, care îi vorbește lui foarte mult, pentru că existase acolo faimosul Joseph Görres, acela care a dat un impuls extrem de important cercetării, nu numai folclorice, dar în general surselor culturilor naționale, reconstituirii mitologiilor acestora. Firește, cu Görres împreună fuseseră Arnim și Brentano și ceilalți mari inițiatori în materie de cercetare folclorică de la școala de la Heidelberg, așa încât pentru Eminescu anii berlinezi dintre 1872 și 1874 sînt consacrați concentrării pe anumite teritorii. De acum, începeau să se circumscrie zonele în care pătrundea, în care începea să sapa adînc și cea mai bună dovadă este, după părerea mea, că în această perioadă el nu scrie mult. E o perioadă de pregătire, de proiecte, de introducere a surselor folclorice și mitice în creația de mai târziu. Este momentul în care începe, sub înfrîurirea școlii de la Heidelberg și a lui Görres, travaliul de însușire a unei viziuni folclorice asupra culturii, a unei modalități de proiectare mitică a istoriei românești, de refacere a unei mitologii naționale. Este epoca în care el pornește la toate aceste elaborări sub înfrîurirea extraordinară de fructuoasă a lui Görres și a celor doi poeți pe care i-am amintit și care au dat un imbold așa de mare creației folclorice inspirate din folclorul național. La întoarcere, în 1874, Eminescu este, să spun așa, un european cu o conștiință europeană, un european reîntrât în sursele autohtone, care știe, într-adevăr, să le folosească întocmai ca un european, pentru a le face europene. Este, mi se pare mie, un travaliu de unicitate. Întrebarea este foarte bine pusă: există o unicitate a acestei perspective. Perspectiva națională și europeană-universală se realizează la un astfel de poet cu îndrăjită tenacitate, cu o imensă curiozitate satisfăcută, cu o muncă neistovită asupra obiectivului acesta al căutării. De la factorii social-politici pînă la cei culturali, la creația propriu-zisă, el este acum într-o ardere extraordinară. Între 1869 și 1874 are loc arderea lui maximă, cînd, în cruzetul acesta uriaș, s-au topit toate metalele genialității lui.

Într-o carte scrisă împreună cu un reputat muzicolog, „Muzica și literatura”, ați pus în lumină interesul pe care numeroși scriitori români l-au acordat, începînd din secolul al XVII-lea, artei sunetelor. Printre ei, se află și Eminescu. În Viena lui Haydn și Mozart, Beethoven, Schubert și Brahms, ce înțeleșuri a conferit el muzicii?

Este un subiect pe care am să-l tratez din nou într-o carte despre Eminescu și muzica. Este un subiect care n-a fost elucidat așa cum se cuvine, pentru că e, după părerea mea, de o dificultate extraordinară. Tot ce se discută în legătură cu Eminescu și muzica era în general modul în care „muzica” lui a fost pusă pe note sau în care opera lui i-a inspirat pe compozitori. Problema

este mult mai adîncă. Cercetînd toate însemnările lui, dincolo de afirmațiile pe care le face într-un articol sau într-o pagină beletristică, el este un cunosător de finețe al muzicii. Și Slavici, și ceilalți, știau foarte puțin despre aceasta. Eminescu a fost uneori de o discreție dramatică, așa zice, cu privire la propria persoană. Cei din jur credeau că iubește numai cîntecele bătrînești, doinele și baladele; pentru a respecta puținele lor cunoștințe în acest domeniu, nu-și dădea pe față erudiția. El, care spune că maestrul cel mai avizat al muzicii vechi este Palestrina, el care face o analiză la „Fidelio” cum nu se făcuse, poate, încă în critica europeană, pînă în vremea aceea, dovedește că știința lui muzicală era mult dincolo de ceea ce se bănuiește astăzi. Semnificația pe care a dat-o muzicii, cunoscînd-o și frecventînd sălile de concert (era bine inițiat în muzica de cameră, vorbește chiar despre un cvartet beethovenian), înseamnă că ajunsesse la niveluri de cunoaștere deosebit de adînci. Pentru el, așa cum era și pentru marii romantici germani, muzica avea o semnificație profundă sub raport filosofic, fiind înrudită îndeaproape cu poezia, dar cumva exprimînd mai întreg ființa omenească. Nu trebuie să ignorăm importanța pe care Schopenhauer o acordă muzicii, atunci cînd o considera cea mai directă expresie a voinței de a trăi, zicînd că acolo apare această fantastică forță omenească emanată din ființă și adresîndu-se ființei. Puterea ontologică a muzicii nu-i scăpase lui Eminescu, și o considera ca atare. În notele lui de manuscris o pune clar alături de poezie, și poate chiar mai sus decît poezia. Aici, pe mine mă interesează și un alt aspect. Din cunoașterea aceasta perfectă a valorii sunetului muzical, mi se pare că se naște eufonia eminesciană; el a cultivat-o, ocupîndu-se de fiecare sunet în parte, era el însuși apt să asculte dulcea muzică a sferelor, în măsură să o înțeleagă și să o creeze. Întreaga eufonie a operei eminesciene se datorează muzicalității poetului, care era plin de muzică, în sensul artistic, filosofic al cuvîntului.

Poporul român este făuritorul unor valori de primă mărime, recunoscute ca atare în patrimoniul cultural al omenirii. Cu toate acestea, arta și literatura română sînt departe de a ocupa locul pe care îl merită în universul spiritual al popoarelor. Mă gîndesc din nou la Eminescu, la vastul său orizont de cunoaștere, la strălucirea versului său, la contribuțiile uimitoare pe care le-a adus în literatură, filosofie, estetică, teatru, științe. Ce trebuie făcut, acum, la o sută de ani de la moartea sa, pentru a-l impune în constelația marilor spirite ale umanității?

Trebuie să recunoaștem în Eminescu, noi în primul rînd, steaua fixă a cerului culturii românești, să înțelegem în el punctul în care sîntem fixați, pe care trebuie să-l privim întotdeauna, ca să înțelegem unde sîntem în raport cu umanitatea și cu creativitatea universală. Noi, românii, trebuie să-l cunoaștem foarte bine pe Eminescu. De aceea, cred că ne incumbă nouă sarcina elaborării unor exegeze de mare seriozitate, a unor interpretări eminesciene de o calitate atît de covingătoare, încît argumentul măreției lui să fie absolut peremptoriu. Și, ca să facem acest lucru, ar tre-

bui să realizăm, în primul rând, o instituționalizare a studiului eminescologic. Ceea ce se tot vorbește despre catedra Eminescu, mie mi se pare nerelevant și ineficace. Am fost șeful unei astfel de catedre, care nu putea să facă decât un curs și un seminar pe săptămână despre Eminescu. Asta nu înseamnă nimic. O instituționalizare a eminescologiei este absolut necesară, o repet într-una, cu riscul de a ajunge precum Catone Cenzorul, care spunea mereu „Cartagina e de dărimat”. Eu spun este de construit Institutul Eminescu, așa cum există un Institut Goethe, o Societate Dante, care să totalizeze cercetarea eminescologică. Fără așa ceva nu se poate, facem fiecare o ediție, fiecare ce-i trece prin gând. Trebuie să avem exact în ochii noștri tot ce se petrece pe teritoriul românesc și în afara lui, în materie de Eminescu. Altfel, nu vom putea să realizăm niciodată nimic. Acest spirit uriaș, căruia nu-i sînt cunoscute de către marele public manuscrisele și mecanismul fantastic al gândirii, nu poate fi înțeles așa cum se cuvine. Firește, poate sînt unii care își aduc aminte două, trei, poezii, **Pe lângă plopi fără soț, Revedere...** Dacă știi cite un fragment din Eminescu, nu înseamnă că îl cunoști pe Eminescu. El este un infinit al cunoștințelor, un teritoriu, pur și simplu, o **terra ignota**, încă un pămînt virgin, în opinia mea, pentru că trebuie să se găsească acel geniu care să vorbească despre opera lui de la înălțimea la care el s-a aflat. Întrebăm un matematician ce crede el că a făcut Eminescu în tentativa de a pătrunde matematicile, pe un indianist, ce a făcut Eminescu atunci cînd a tradus Dicționarul lui Bopp și i-a adăugat niște sensuri și niște comentarii, întrebăm un muzicolog ce a făcut Eminescu pentru muzică, dar Eminescu este totalitatea preocupărilor lui, totalitatea cunoștințelor pe care le-a însumat, și care sînt uriașe. El este un geniu de anvergură leonardescă. Nu poți, decât dirijînd o uzină de cercetare eminescologică, să pătrunzi în acest univers al manuscriselor eminescene. Ceea ce s-a spus de atîtea ori, insula scrierilor lui care au fost publicate, versurile, proza, reprezintă puțin față de enormul fund de mare, care este opera eminesciană, manuscrisele, gîndirea lui. Pentru străinătate, trebuie făcute cele mai bune traduceri, și lucrul nu este ușor. În limbile romanice, tălmăcirile par de-a dreptul naive, mai cu seamă cînd sînt fără rime, cînd poezia eminesciană este cu rimă, eminamente muzicală. Pe de altă parte, nu se fac selecțiile cele mai riguroase. Trebuie să ne oprim în general la poemele reprezentative, ale maturității absolute, ale gîndirii lui filosofice, la **Oda în metru antic**, la **Glossă**, la **Sonete**, la **Luceafăr** nu mai vorbesc. Pe de altă parte, proza eminesciană, fantastică, trebuie pusă în valoare în mai mare măsură. **Sărmanul Dionis** este, după părerea mea, una dintre cele mai strălucite nuvele fantastice romantice, depășind de departe ca motive, ca mod de tratare, tot ce s-a scris în romantismul european. Deci, traducerile trebuie să fie foarte bune, să fie numeroase și să se oprească asupra capodopelor. Interpretările să fie de asemenea de o mare calitate și să țină seama de publicul căruia i se adresează. Un public familiarizat cu o expresie critică aleasă va avea acces la o interpretare mai modernă. Trebuie să dăm și biografii mai bine scrise despre acest mare poet romantic, cu o existență foarte asemănătoare cu a marilor romantici europeni, să-l înscrim în familia celor mai străluciți poeți romantici. Deși eu am o teorie a mea în legătură cu Eminescu. El își urmează cursul obiectiv al impunerii pe orbită. Dincolo de ceea ce noi facem sau nu facem, el va fi acolo, dar cu întîrzierea cu care au ajuns întotdeauna

marile spirite. Știm cît i-a trebuit lui Bach, redescoperit de Mendelsohn Bartholdy de-abia după 1859, cît i-a trebuit lui Shakespeare să fie pus pe orbita universală. Sînt sigură că așa se vor întîmpla lucrurile și cu Eminescu. El merge pe acea cale a universalității la care l-a îndreptățit și genialitatea, și iertfa vieții lui.

Am în față alte două volume pe care le-ai publicat în ultimul deceniu. **Titlurile lor — „Periplu umanistic” și „Itinerarii prin cultură” —** îl poartă pe cititor prin vaste spații geografice și spirituale, făcîndu-l să ducă tot timpul mesajul umanității și culturii. Aceste două noțiuni se apropie atît de mult între ele, incît, la un moment dat, par să se suprapună. Este replica dată unor tendințe de disociere, într-o epocă în care omul, făuritor al revoluției tehnice, limitează conținutul conceptului de cultură numai la acest aspect, neglijîndu-l pe cel de al doilea, puternic legat de devenirea ființei umane?

Trebuie să mărturisesc din capul locului că în tot ceea ce scriu, introduc în subtext o intenție polemică față de această epocă în care planeta este stăpînită de un duh, poate prea temerar, al îndrăzneilor tehnice și de un duh mult prea sfios al păstrării valorilor tradiționale ale umanismului. O spun mereu, nu pentru că sînt vîrstnică; am gîndit întotdeauna, și în tinerețile mele, că umanioarele, științele umane, sînt prin excelență formative, în timp ce tehnica nu dă decît cunoștințe. Nu cred că este cazul să mai insist asupra acestui punct de vedere, care mi se pare evident pentru orice om de bună credință. Avem nevoie de știință formativă, tot așa cum avem nevoie și de știință informativă. Așa cum primești cunoștințe, așa trebuie să primești principii pe care să-ți fundamentezi personalitatea. Personalitatea umană nu poate fi formată în afara științelor umane, nu se poate alcătui o individualitate armonioasă, echilibrată în afara umanismului. Nu putem altfel ucide monștrii din ființa noastră, pentru că trebuie să spunem clar că în adîncurile noastre se ascund tot felul de posibile revărsări de energii, de nu știi ce calitate, care trebuie stăpînite. Stăpînirea acestor energii nu se învață decît din umanistică, din contactul neînterupt cu toate datele culturii, pentru că o ființă omenescă se modelează cu filosofie, cu poezie, cu muzică, cu artă plastică, într-un cuvînt, cu imersii în toate teritoriile culturii. Firește, putem avea afinități mai strînse cu unul sau cu altul dintre tărîmurile culturii, dar pentru noi, dascălii, este obligatoriu să menținem sufletele celor pe care îi formăm în contact cu disciplinele formative, cu disciplinele culturii. Îmi aduc mereu aminte de un proverb oriental care spune că un medic prost omoară un om, un constructor prost omoară mai mulți oameni, pentru că se prăbușește podul sau casa, dar un dascăl prost, care nu știe să formeze oameni, ucide suflet după suflet. Sarcina umanistului este să formeze aceste suflete, pe care nu vreau să spun că tehnica le ucide, dar pe care nu le poate organiza, forma și stăpîni. Ca să stăpînești tehnica, trebuie să știi să te stăpînești înții pe tine. Ca să stăpînim ființa noastră, trebuie să trecem mai înții prin disciplinele umanistice sau, în aceeași măsură, prin științele umane și prin cultură, în măsura în care trecem prin tehnică. Nu putem trăi în tehnică, înainte de a fi trăit în cultură.

1988 a fost anul unor evenimente cu adînci semnificații istorice și culturale. Pe parcursul lui s-au împlinit 300 de ani de la tipărirea primei ediții integrale a Bibliei, 340 de ani de la traducerea românească a

Noului Testament, scos de sub teascurile tipografiei din Alba Iulia, cărți care au jucat un rol covârșitor în menținerea unității culturale și de limbă a românilor. În luna decembrie s-au împlinit 70 de ani de la desăvârșirea unității național-statale a poporului român. Cum se înscriu aceste evenimente în contextul internațional al epocilor respective, în spiritul înnoitor, efervescent, al umanismului european?

Am mai vorbit și în alte împrejurări despre semnificația profund umanistă a apariției primei Biblii tipărite la București în anul 1688, lucrare a unui colectiv de învățați, printre care s-au numărat Nicolae Milescu Spătarul și frații Grecești. Am relevat întotdeauna enorma valoare culturală pentru țările române a acestei apariții. A fost același gest, la Șerban Cantacuzino și colaboratorii lui, care a dat Germaniei secolului al XVI-lea, prin Luther, marele monument al limbii germane. Acest monument al limbii române stă ca o piatră de hotar în dezvoltarea limbii și a culturii românești. Este una dintre importanțele noastre cărți de vizită, în cadrul umanismului european. Cu această tipăritură de la București stăm, firește, cu întârzierea respectivă, în rîndul popoarelor care au contribuit la dezvoltarea umanismului european și la dezvoltarea propriilor lor umanisme. Biblia lui Șerban Cantacuzino este, în primul rînd, expresia umanismului românesc, înscris în sfera umanismului european, alături de aceleași cuceriri ale limbilor și culturilor naționale. Noul Testament de la Bălgrad, pe care l-ați pomenit, fusese, cu 40 de ani înainte, un deschizător de drum, pentru că prefața, celebra Predoslovie a Mitropolitului Simion Ștefan, pune problema unității de limbă a poporului român, lucru de o însemnată covârșitoare în dezvoltarea destinului românesc prin istorie. Afirmarea unității de limbă era o condiție prealabilă a recunoașterii unității întregului popor, care s-a realizat în 1918. Aceste două date condiționează, sub raportul conștiinței naționale, care a prezidat unirea din 1918, unitatea de limbă, de cultură a poporului român. Eminescu ținea foarte mult la unitatea culturală, afirma că esențial este să trezim conștiința unității culturale înaintea unității politice. Lucrurile au stat, într-adevăr așa, și prefața Noului Testament de la Bălgrad, și marea Biblie de la București, au însemnat momente decisive în ceea ce socotea Eminescu a fi preliminarile unirii definitive a poporului român. Unirea de la 1 Decembrie 1918 a fost concluzia necesară a acelor momente care au precedat-o și în care se înscriu și cele două, pe care le-am amintit.

Spuneți, la începutul convorbirii noastre, că decernarea unui premiu internațional îl obligă pe cel ce-l primește la o reevaluare a capacităților sale de creație, consacrate culturii pe care o reprezintă. Ce repere noi, înscrise în preocupările Dumneavoastră, îmbogățesc după această vizită orizonturile cunoașterii perioadei vieneze a poetului nostru național?

A fost o ședere mai lungă și poate mai puțin obișnuită, în sensul că prima parte a fost încadrată cu solemnitățile obișnuite ale unei decernări de premiu internațional, cu ceremoniile, cu banchetele, cu reprezentațiile festive, iar după aceea am rămas totalmente liberă, întru realizarea unor proiecte de cultură. În primul rînd, ceea ce m-a făcut să rămîn mai mult timp în Viena a fost nevoia de a pune la punct anumite date în legătură tot cu Eminescu, anumite detalii biografice, deși cu greu se mai pot adăuga altele. Tot ce au făcut cei ce s-au ocupat de perioada vieneză este

cumva definitiv cîștigat. Eu am încercat să mai re-trăiesc cîte ceva din prezența lui; de pildă, pe Portzelangasse nu mai există placa pusă să însemne una din locuințele lui de la Viena. Am încercat să umblu și pe urma cărților pe care le-a citit în bibliotecă, am încercat să mai descopăr niște surse. Am găsit o parte din ceea ce căutam, dar nu tot. Probabil că va trebui să mai trec și prin bibliotecile germane, nu numai prin cele austriece. Am intrat și în Biblioteca Universității din Innsbruck, admirabil alcătuită, pe urmă am încercat să refac unele traiecte eminesciene de cultură. Bineînțeles, m-am dus la Burgtheater, unde și acum se juca, lucru aproape ciudat, tot „Regele Lear”, care îl fascinasese în anii aceia, am stat pe băncile din Volksgarten, vizavi de Burgtheater, gîndindu-mă la clipele pe care le va fi petrecut acolo. Datorită interesului lui pentru Beethoven, am făcut și cîteva circuite beethoveniene, mai cu seamă prin Heiligenstadt, în acel cartier al Vienei, care era atunci un sătuleț în afara orașului, unde se ducea compozitorul pentru odihnă, pentru inspirație și pentru băile cu care credea că își va vindeca surditatea. Mă gîndesc că Eminescu, care l-a cunoscut așa de adînc pe Beethoven, se va fi preumblat și el pe malul Dunării, prin Heiligenstadt, pe aleile acelea superbe, printre castanii încărcăți cu policandre roz. Am mers pe Eroikagasse. Este o străduț; alta este Promenada Beethoven, pe care compozitorul o străbătea în fiecare seară. Casele sînt tot așa, în aceeași alcătuire. Mi-am adus aminte și de cei mari, pe care Eminescu l-a iubit și l-a cîștit și, firește, am citit foarte mult, să ne punem la curent cu ceea ce se petrece în materie de comparativă europeană, deși Viena nu este atît de bogată în această materie, așa cum este de pildă Innsbruckul, care are și un Departament de literatură comparată. Am parcurs kilometri de săli de muzee și expoziții. Toate muzeele, toate parcurile Vienei sînt veșnic pline de turiști. Viena îți oferă posibilitatea dialogului cu Europa și acolo am înțeles, într-adevăr, cum Eminescu a devenit un spirit european, cum s-a deschis o fereastră înspre Europa tînarului care venea dintr-o lume aptă, generic vorbind, să recepteze Europa ca pe un teritoriu matern și, cum fusesem în primăvară la Blaj, am avut brusc revelația a ceea ce a însemnat Blajul în adolescența sa și în formarea minții sale cu privire la poporul lui, la rostul lui în lume, am putut ca la Viena să extind perspectiva „blăjană”, perspectiva aceea în care Eminescu numea Blajul „Roma Mică” și am înțeles că aceea fusese o etapă în devenirea lui, completată cu momentul vienez. Viena a fost un moment complementar aceluia, al contactului lui Eminescu cu Blajul, cu Timotei Cipariu, cu Școala Ardeleană, pe care o respecta și o iubea enorm, chiar atunci cînd a înțeles că, istoric vorbind, trebuia renunțat la punctul de vedere etimologic. Mi se pare că legăturile acestea trebuiesc făcute cu mai mare rigoare, pentru că noi știm foarte puțin despre devenirea lui interioară. Trebuie să ne sprijinim pe puncte nodale în articularea unei viziuni eminesciene asupra lumii, legate între ele. În mintea poetului, punctele acestea se articulau într-un chip extraordinar, încît să formeze o unitate nedestructibilă în toată creația lui de mai tîrziu. Adolescența poetului a însemnat începutul propriu-zis al acestei cariere europene. Viena și Berlinul n-au făcut decît să o întregască, să o completeze. Tot ce se adăuga era aluviune pe un teren bine pregătît pentru receptarea mesajului culturii europene și universale.

**Convorbire consemnată de
NICOLAE DOCSĂNESCU**

„Cea mai mare dintre toate avuțiile naturale
ale țării noastre este, fără îndoială, Dunărea“.



De cunoașterea vieții animale a fluviului Dunărea, de utilizarea bogățiilor sale asigurând rezervele viitorului și păstrind nealterat minunatul echilibru biologic, rămâne legat pentru totdeauna numele lui **Grigore Antipa** (1867-1944).

Fiu al Botoșanilor, elev al Iașului, Antipa urmează cursurile vestitei universități germane din Jena, unde devine elevul preferat al marelui zoolog și evoluționist care a fost Ernst Beckel, se specializează din timpul studenției în biologia marină și ihtiologie la stațiuni biologice de pe țărmurile Mediteranei, Mării Nordului și Atlanticului. După susținerea unui doctorat strălucit în 1891 se înapoiază în țară, urmărind inițial ocuparea unei catedre universitare în domeniul zoologiei, pe care era cel mai în măsură să o onoreze. După primul contact cu Dunărea își dă seama că ar putea înfăptui o operă mult mai utilă studiind complexitatea mecanismelor vieții în bazinul acestui fluviu și organizând pe baze științifice pescăriile. Primește în 1893 sarcina oficială de a organiza Pescăriile Statului. Se familiarizează într-un timp record cu problema, profită de experiența multiseculară a pescarilor, iar după câteva călătorii în lungul fluviului și pe mare întuiește relațiile existente între fluviul propriu-zis (senal), lunca inundabilă, care se întindea de la Drobeta Turnu Severin la Galați și în Delta: bălțile puțin adânci și întinsele luncii inundabile oferă excelente condiții reproducerii peștilor, dezvoltării icrelor, creșterii puietului și hrănirii adulților în lunile de primăvară și începutul verii; ghiolurile sau lacurile mai adânci ale Deltei sunt locuri de hrană și adăpost ale exemplarelor de talie mare,

GRIGORE ANTIPA

„SAVANTUL DUNĂRII“

dar nu oferă condiții de reproducere. Crapul și o serie de alte specii de valoare economică ridicată sunt perfect adaptate regimului de inundație al fluviului: primăvara, la creșterea apelor, cîruri imense ale acestor specii pătrund din senalul fluviului în bălțile de suprafață și întinsele luncii, unde se reproduc, se hrănesc intens, iar puietul se dezvoltă; la scăderea apelor, reproducătorii ca și puietul se retrag în Dunăre, unele specii mai devreme, altele mai târziu, iar o parte a exemplarelor rămâne în fluviu, alta coborînd în ghiolurile Deltei, unde ajunge la dimensiuni mari; doar puține exemplare rămîn în părțile adânci ale bălților din luncă, unde apa nu seacă niciodată. În Dunăre trăiesc însă și pești legați de curent, care nu pătrund deloc în bălți; printre aceștia sînt specii migratoare din mare, sturionii și scrumbia de Dunăre.

Cunoscînd aceste mecanisme ale producției biologice a Dunării, Antipa și-a dat seama că cea mai bună exploatare piscicolă constă în a lăsa lucrurile să meargă de la sine, intervenînd numai acolo unde mecanismul natural se deteriorează, în primul rînd despotmolînd girlele sau canalele de legătură dintre fluviu și bălți, și creînd canale noi acolo unde se simțea nevoia. Din dispozițiile lui s-au săpat canale între bălți izolate din luncă sau Delta, în care stagnarea apei deteriora condițiile de viață; a pus să se sape canale de legătură între lacul Razim și brațul Sf. Gheorghe, în locul vechilor canale naturale împotmolite de decenii, urmarea fiind îmbunătățirea condițiilor de viață, reîndulcirea apei din lac, restabilirea legăturii cu marea și înzecirea producției piscicole. Singurele alte măsuri preconizate de el au fost stabilirea unor dimensiuni minimale pentru fiecare specie valoroasă de pești, sub care pescuitul era interzis, prevenindu-se în acest fel scăderea rezervelor și crearea de garduri în jurul bălților, silînd peștii să se retragă în Dunăre numai prin canale unde ei puteau fi pescuiți. Antipa s-a opus vehement și cu succes încercărilor de a îndigui terenurile inundabile ale luncii în vederea utilizării lor agricole, arătînd că cea mai bună utilizare a lor este cea piscicolă, după retragerea apelor ele devenind excelente pășuni sau avînd o parțială utilizare agricolă pentru unele legume. El a dovedit totodată că tocmai datorită inundațiilor periodice aceste terenuri sînt atît de propice dezvoltării unei forme avcate nutritive extrem de bogate și locuri ideale pentru hrănirea peștilor, îndeosebi a puietului; resturile organice, care se acumulează în bălțile permanente, înrăutățînd condițiile de viață, sînt total remineralizate pe terenurile inundabile, după retragerea apelor.

Antipa a studiat peștii și viața lor nu numai din Dunăre, ci din întreaga rețea hidrografică a țării, pînă la munte. În 1909 a publicat opera sa fundamentală „Fauna Ihtiologică a României“, 264 pagini în care descrie toate speciile de pești cunoscute pe atunci din apele interioare ale țării.

inclusiv cele migratorii. Prin concepția adoptată, cartea lui Antipa este superioară celorlalte lucrări similare privind ihtiiofauna altor țări: Antipa nu se rezumă în a da descrierea detaliată a speciilor: el le dă și răspunderea și, mai ales, biologia în mod amănunțit, pe baza propriilor sale observații, precum și numirile populare, valoarea economică etc., lucrarea fiind însoțită și de o excelentă ilustrație. Accentul este pus pe speciile de mare valoare – crapul, sturionii etc., care sînt tratate mult mai amănunțit. Nu sînt neglijate însă nici speciile de talie mică. Lucrarea lui Antipa, ca orice operă, nu este perfectă, studiul unor familii, cum sînt guvizii, și a unor genuri și specii de talie mică fiind reluate ulterior de Borcea și alți autori mai noi. Dar Antipa s-a dovedit un ihtiolog mișcător și pentru unele specii de talie mică, fără valoare economică, de ex. ghidrii și speciile de zglăvoacă. Totodată, el a arătat că în cadrul scrumbiei de Dunăre **Alosa** pon-

tica, se pot recunoaște trei așa-zise „varietăți”. Realitatea acestora a fost negată de autorii ulteriori, dar cercetări recente, încă nepublicate, arată că cel puțin una dintre varietățile descrise de Antipa corespunde unei realități, fiind, conform concepțiilor moderne, o „specie geamănă”.

O operă și mai mare, dar mai puțin cunoscută a lui Antipa este „Pescăria și Pescuitul în România” (1916, 794 pag.), în care descrie toate uneltele utilizate de pescarii din țară; multe din acestea nu mai sînt folosite azi, nici cei mai bătrîni pescari nu și le mai amintesc. Antipa este „savanatul Dunării”.

Numele lui rămîne legat încă de multe alte lucrări științifice, a căror elaborare dovedește o desăvîrșită maturitate de gîndire, precum și de crearea și organizarea celui mai mare muzeu zoologic din țară, care îi poartă azi numele.

dr. doc. PETRU BĂNĂRESCU

Vas al Comisiei Europene a Dunării



Ce știi despre...

COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII?

Tratatul de pace de la Paris, 30 martie 1856, care „încheie” războiul Crimeii, început la 16 octombrie 1853, pe lângă prevederi care vizau schimbarea statutului de organizare internă a Principatelor Române și Unirea lor, ia în discuție și libertatea navigației pe Dunăre. Delegatul Franței, contele Alexandre Walewski, a propus înființarea unei Comisiuni Europene cu scopul de a executa lucrări de amenajare a cursului Dunării și de a întocmi regulamentele de navigație și poliție aplicabile pe întregul fluviu.

Comisia își stabilește sediul la Galați, unde în toamna lui 1856 sosesc delegații puterilor reprezentate: Franța, Anglia, Prusia, Rusia, Sardinia și Turcia. La 9 octombrie 1856, Pircălăbia comunică Sfatului orășenesc nota consulatului Prusiei prin care se cerea „să se găsească o locuință mobilată, bună, pentru căreșcul comisar prusienesc Dumnealui consilier Bitter”. Peste cîteva zile, la 12 octombrie. Sfa-

tul orășenesc este anunțat de sosirea delegatului rus, baronul Offenbergh, iar la 18 octombrie Sfatul este rugat să caute locuințe agreabile „pentru Dumnealui Domnii comisari otoman, francez, sardinez ce se așteaptă a veni de la Constantinopol”. Aceștia sosesc în Galați la 20 octombrie, iar în zilele următoare ajung și delegații Austriei și Angliei.

Cartiruirea se face cu destulă greutate, căci unii dintre proprietari, comisarul Haralambie Macri, paharnicul Nicolae Cucule, negustorul Marcu Thal, refuză pur și simplu să-i primească pe comisarii europeni. Delegații Rusiei și Franței au fost găzduiți la hotelul „Moldavia”, fostul han al lui Costache Ventura, de pe „Ulița Mare” (strada Republicii), iar pentru reprezentantul Porții Otomane, Omer Pașa, a fost închiriată casa paharnicului Grigore Baldovici din „mahalaua boierească, în Ulița Mare”, unde era și „sala de conferințe”.



Întreținerea lui Omer Pașa a fost o adevărată pacoste pentru bugetul sfatului orășenesc, căci numai în intervalul 22 octombrie 1856 - 21 decembrie 1858 pentru el s-a cheltuit suma de 89 461 de lei. Încercările Sfatului orășenesc de a limita aceste cheltuieli au fost respinse de cei doi caimacami, credincioși Porții Otomane, Teodor Balș și Nicolae Conachi-Vogoride, care au ordonat, în dese rânduri, „să se îndeplinească toate cele cerute de Excelența Sa comisarul Omer Pașa”.

Prima ședință a Comisiunii a avut loc la 4 noiembrie 1856, activitatea ei fiind limitată la o perioadă de doi ani, atribuțiile ei urmînd să fie preluate, ulterior, de o Comisie din care urmau să facă parte și „comisari” ai Moldovei și Țării Românești.

Opinia publică românească a recunoscut rolul pozitiv al Congresului de la Paris, dar a și protestat împotriva acelor prevederi ce lezau interesele noastre naționale. De aceea, reglementarea „chestiunii Dunării” era considerată ca o încălcare a intereselor pe care Principatele le aveau ca state riverane și stăpîne ale gurilor Dunării. În acest sens Mihail Kogălniceanu spunea: „sîntem datori de a apăra libertatea Dunării ca un interes european, numai așa ea va rămîne Dunăre românească”.



Diversitatea de opinii ce exista și în domeniul soluțiilor tehnice, pentru amenajarea gurilor Dunării, din cauza intereselor divergente ale statelor reprezentate, a făcut ca lucrările pentru deblocarea gurilor Dunării să înceapă abia în 1858.

La începutul anului 1859, Comisiunea Europeană a trebuit să ia în discuție problema duratei mandatului ei. Austria nu și-a putut impune punctul de vedere: desființarea Comisiunii. Tratatul pe această temă au durat pînă la 2 noiembrie 1865, cînd s-a semnat, la Galați, un „Act public” prin care se prelungea mandatul acestei instituții europene cu încă cinci ani. Imputernicire reînnoită, la 13 martie 1871, pentru încă 12 ani.

După războiul pentru independență, încheiat prin Tratatul de la Berlin, 13 iunie - 13 iulie 1878, România ajunge membru al Comisiunii Europene, primul ei reprezentant, colonelul Eustațiu Pencovici, fiind obligat, de la începutul activității sale, să pro-



„Tendința care se manifestă la ora actuală de a face din suveranitatea statelor un fapt real, tendința de care au beneficiat numeroase state, poate să lase România indiferentă în fața acestei servititudini și acestui control străin ce-l constituie Comisia Europeană?”

Ar însemna să nu-i cunoști pe români, nedîndu-ți seama că, dacă ei sînt întotdeauna gata să-și aducă contribuția la comunitatea internațională, oricîte sacrificii ar comporta acest lucru, ei consideră astăzi egalitatea în drepturi și demnitatea o dogmă”.

NICOLAE TITULESCU



*Comisia Europeană a Dunării în 1930.
Ultimul din stînga, jos, reprezentantul României Constantin Căteșcu*

testeze împotriva încălcării suveranității riveranilor, făcută, în primul rînd, de Austria, foarte interesată în instaurarea dominației sale la Dunărea de Jos.

Suveranitatea statului român era lezată și de faptul că Tratatul de la Berlin păstrează imunitățile Comisiunii Europene care încălcau atribuțiile autorităților teritoriale, motiv pentru care opinia publică românească a cerut, permanent, anularea acestor prerogative care dădeau posibilitate Comisiunii să devină „un stat în stat”.

Interesele României, stat suveran, erau prejudiciate și de regulamentul pentru navigație și poliție propus de delegatul Austriei. Colonelul Pencovici a respins acest proiect și a cerut ca această atribuție să fie încredințată numai țărilor riverane. În legătură cu această chestiune, M. Kogălniceanu va declara: „Avem dar dreptul de a vorbi și de a fi ascultați cu mai multă tărie și cu prioritate asupra tuturor celorlalte state, fie riverane, fie neriverane”.

Proiectul austriac a fost prezentat în sesiunea Comisiunii din primăvara anului 1882, într-o formă puțin modificată, de reprezentantul Franței, Camille Barrère. Colonelul Pencovici a respins proiectul Barrère și a prezentat un proiect românesc, care păstra atribuțiile suveranității statelor riverane. Proiectul a fost respins, dar nu s-a putut impune nici proiectul Barrère, pe care delegatul României nu l-a votat. Despre atitudinea marilor puteri în „Chestiunea Dunării”, Mihai Eminescu scria, la 27 aprilie 1882, în „Timpul”: „Chiar dacă Europa întreagă va găsi propunerea Barrère admisibilă, totuși rămîne întrebarea pînă unde Europa are dreptul de-a mărgini suveranitatea unui stat independent și din ce precedente poate deduce îndreptățirea de a crea **uneia** dintre puteri o poziție precumpănitoare”.

Comisiunea a sperat că va putea, totuși, impune proiectul Barrère prin hotărîrea marilor puteri convocate la Londra în vederea prelungirii mandatului Comisiunii, care expira la 24 aprilie 1883. România nu a fost invitată la această conferință, cu toate că

era, după cum arată într-o notă de protest Ion Ghica, ministrul României la Londra, „țara cea mai direct interesată în navigația pe Dunăre”. Prin tratatul semnat la Londra, la 24 aprilie 1883, mandatul Comisiunii a fost prelungit cu încă 21 de ani, pînă la reînnoit din trei în trei ani, iar jurisdicția ei a fost extinsă pînă la Brăila.

Statul român a respins, printr-o notă de protest, prevederile Conferinței de la Londra, care, datorită, acestei atitudini, nu se vor putea aplica niciodată. Se obține, astfel, un prim succes în privința restrîngerii prerogativelor Comisiunii, despre care Nicolae Iorga, scria, în 1908, că „nu mai are nici măcar rostul ei între acolo, așa cum i-l dăduse Tratatul din Paris”. România reușise, în această perioadă, să amenajeze toate porturile dunărene, să-și creeze un serviciu hidraulic propriu, care a contribuit la delimitarea și întreținerea canalului navigabil între Turnu Severin și Galați.

Posibilitatea desființării Comisiunii Europene a devenit evidentă în timpul primului război mondial, cînd ea a putut activa numai datorită ajutorului financiar și tehnic acordat de România. Situație care va justifica poziția delegației române în „Comisia regimului internațional al porturilor, căilor de apă și căilor ferate”, creată în sesiunea din 25 ianuarie 1919 a Conferinței de pace de la Paris. S-a cerut ca lucrările de îmbunătățire a navigației să fie executate de statele riverane, iar aplicarea regulamentelor de navigație și poliție să fie făcută de fiecare stat riveran în apele sale teritoriale. Poziție care nu a putut fi impusă la Conferința internațională a Dunării, deschisă la Paris, la 2 august 1920. Statutul adoptat satisfăcea numai în parte drepturile riveranilor, Comisiunea Europeană păstrîndu-și drepturile și imunitățile de care se bucurase și înainte de primul război mondial.

În anii ce urmează, Comisiunea nu se va preocupa de crearea unor condiții optime de navigație la gurile Dunării, aducînd enorme prejudicii comerțului

românesc. Față de această situație gravă, guvernul român solicită organizarea unei sesiuni extraordinare, care se deschide la Galați, la 15 iulie 1924. Situația se va ameliora într-o oarecare măsură în anii următori, Comisiunea refuzând însă să se angajeze în executarea unor lucrări de mare amploare, care se impuneau în mod riguros. Guvernul român avea deci temeiuri să acționeze pentru schimbarea regimului existent la gurile Dunării.

Demersul a fost făcut cu prilejul Conferinței de la Montreux (Elveția), 22 iunie 1936, cind s-a hotărât desființarea Comisiei Internaționale a Strîmtorilor. Nicolae Titulescu, ministrul Afacerilor Străine, declară acum că „noul regim al strîmtorilor atrage după sine suprimarea Comisiunii Europene a Dunării, căci România nu mai vrea să fie supusă unei suveranități internaționale”. Inițiativa lui Titulescu nu a putut fi desăvîrșită atunci, pentru că distinsul om politic a fost înlăturat din guvern. Chestiunea a fost reluată, la 8 august 1938, la Sinaia, în cadrul Confe-

rinței pentru modificarea regimului Dunării maritime. Prin acordul încheiat, cea mai mare parte a prerogativelor Comisiunii Europene trece asupra statului român, care foarte curînd va fi confruntat cu acțiunile agresive ale Germaniei hitleriste.

Îndată după izbucnirea celui de al doilea război mondial, 1 septembrie 1939, România nu a mai putut acționa pentru apărarea principiului dreptului internațional, deoarece Germania, ajunsă membru a Comisiunii Europene, dirijează întreaga activitate a acesteia în interesul scopurilor ei militare.

Conferința de la Belgrad, 30 iunie - 18 august 1948, va restabili, prin prevederile ei, libertatea navigației comerciale, suveranitatea statelor riverane asupra apelor teritoriale, principiul pentru care România socialistă militează cu fermitate, Dunărea devenind, în aceste condiții, ceea ce trebuia să fie din totdeauna: o punte de legătură între popoarele europene.

PAUL PĂLTĂNEA

Din istoria regimului juridic al Dunării

Dunărea a avut, din cele mai vechi timpuri, o importanță strategică deosebită, iar pentru români, hotărnicii, pe mai bine de 1.000 de kilometri de fluviu, „ea este partea care ne ține în contact cu popoarele din apusul și centrul Europei și tot ea ne deschide calea largă a Oceanului” (Grigore Antipa). Nu întîmplător, principiul libertății de navigație în sectorul românesc al Dunării este cuprins pentru prima dată încă în privilegiile pe care Vlad Basarab le-a acordat brașovenilor la 20 ianuarie 1368, fiind urmat de un alt act, unilateral, al lui Mircea cel Mare, la 1413. Domnul Țării Românești (stăpîn „pe amîndouă părțile pe toată Podunavia”) era liber să acorde cetățenilor altor state sau orașe independente privilegiul și libertăți mai mari decît cele stipulate în favoarea cetățenilor Brașovului. Negustorii lioveni, spre exemplu, se bucurau de anumite privilegii în comerțul dunărean, acordate atît de domnitorul Moldovei, Alexandru cel Bun, cît și de Mircea cel Mare (tratatul cu Vladislav, regele Poloniei).



Expansiunea turcească avea să schimbe datele problemei, Baiazid al II-lea remarcînd că, odată cu cucerirea Chilie, otomanii aveau „cheia și ușa de intrare... pentru întreaga regiune a Dunării”.

Drept care primul tratat internațional care se ocupă de problemele Dunării îl constituie tratatul din 1616 încheiat între Turcia și Austria, prin care se stabilește libertatea de navigație pentru austrieci, în schimbul unei taxe, pe porțiunea Dunării aflată sub stăpînirea Turciei. Austriecii își vor întări pozițiile pe Dunărea Mijlocie după ce otomanii sînt obligați să ridice asediul Vienei și să încheie pacea de la Karlowitz (1699), pentru ca 19 ani mai tîrziu, urmare a tratatului de la

Passarowitz, Austria să ajungă și la Dunărea de Jos. În același timp, Rusia — care, sub Petru cel Mare atinsese coastele Mării de Azov și devenise riverană la Marea Neagră — începe manevrele diplomatice și militare care îi trădau pretențiile asupra regiunii dunărene.

Tratatul de la Kuciuk-Kainargi (1774) a dus la consolidarea pozițiilor Rusiei pe Dunăre, vasele rusești obținînd dreptul de liberă navigație pe cursul inferior al Dunării, pe Marea Neagră și în Strîmtori. Mai apoi, prin tratatul de la București, din 28 mai 1812, Rusia obține brațul Chilia, luînd astfel sfîrșit epoca în care Turcia era stăpînă absolută a Dunării și a gurilor Dunării. Mai mult, Imperiul țarist, după victoriile re-

purtate împotriva Turciei, își asigură prin Tratatul de pace de la Adrianopol (1829) în exclusivitate gurile Dunării (și brațul Sfintu Gheorghe), implicit controlul navigației pe Dunăre. Abia prin înfrângerea Rusiei în războiul Crimeii, problema Dunării intră în atenția marilor puteri europene (Anglia, Franța, Austria, Turcia și Prusia), care impun aplicarea principiilor de libertate a navigației pe toată întinderea Dunării (Tratatul de la Paris, 1856). Prin Tratatul din 1856 se înființează Comisia Europeană a Dunării, care avea atribuții legislative, judecătorești, administrative și se bucura de neutralitate. Comisia, prin componența sa, era un organ atît al statelor neriverane (Anglia, Franța, Prusia și Sardinia) cît și a trei țări riverane (Rusia, Turcia și Austria). „În afara altor prevederi deosebit de însemnate pentru viitorul Principatelor Române, Tratatul de la Paris conținea și o serie de articole în problema Dunării care constituiau un adevărat statut al fluviului (subl. ns.) și care în linii generale vor rămîne în vigoare și vor guverna activitatea privitoare la navigația pe marele fluviu pînă la primul război mondial” — afirmă Iulian Cărtîna și Ilie Sefțiu („Dunărea în istoria poporului român”).

După dobîndirea independenței de stat a României, cerînd ca gurile fluviului să rămîna adevăratului lor stăpîn, poporul român, Mihail Kogălniceanu arăta că România „nu are altă ambițiune decît aceea de a fi păzitoarea credincioasă a libertății Dunării la gurile ei...” Va fi, de altfel, o teză permanentă a diplomației românești, care va afirma tot mai pregnant drepturile naționale la Dunăre în cadrul unor tratate internaționale cum au fost cele de la Versailles (28 iunie 1919), Saint-Germain en Loye (10 septembrie 1919), Neuilly (27 noiembrie 1919), Trianon (4 iunie 1920), precum și la conferința Internațională ținută la Paris în 1920—1921. În toamna anului 1919, guvernul român respinsese întemeierea Comisiei Europene la Paris, deoarece sediul acesteia era la Galați, iar reprezentanții Angliei, Franței și Italiei luaseră hotărîri care afectau interesele țării noastre, prin sporirea taxelor de navigație de 7 ori și scoaterea din posturi a personalului românesc din Comisia Europeană. La 2 august 1920, cînd s-a deschis la Paris Conferința Internațională pentru stabilirea statutului definitiv al Dunării, delegația română a prezentat un proiect de convenție

care prevedea libertatea de navigație pe întreg cursul navigabil al Dunării de la Ulm la Sulina, tuturor pavilioanelor statelor riverane sau neriverane. Statele riverane puteau să emită dispoziții privind poliția generală a apelor aflate pe teritoriul lor, vămile, importul și exportul mărfurilor prohibite. Propunerile române nu au fost luate în considerare, deoarece marile puteri neriverane (Anglia și Franța) rîvneau supremația pe Dunăre. Convenția adoptată la Paris a reflectat interesele marilor puteri neriverane și a înființat două organe ale administrației navigației pe Dunăre: Comisia Europeană a Dunării (CED), formată din reprezentanții Angliei, Franței, Italiei și României — pentru Dunărea maritimă, de la Brăila la mare, și Comisia Internațională a Dunării (CID), formată din reprezentanții Angliei, Franței, Italiei și ai țărilor riverane pentru Dunărea fluvială de la Brăila la Ulm. Eugeniu Botez (Jean Bart) observa — cu dreptate — că nici la Conferința de la Paris „chestia Dunării nu s-a tranșat definitiv... leacul nu s-a găsit. Crizele vor reveni.” Așa cum s-a și întîmplat — de altfel — mai ales după preluarea puterii de către fascism în Italia și Germania.

Abia după victoria puterilor aliate asupra Germaniei hitleriste — la care armata română și-a adus o însemnată contribuție după 23 August 1944 — reglementarea regimului juridic al Dunării a căpătat noi dimensiuni, adecvate realităților postbelice. Problema regimului Dunării a fost dezbătută la Conferința de pace din 1946, iar în anul 1948 a avut loc, la Belgrad, Conferința Dunăreană, la care au participat Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, Ungaria, U.R.S.S., R.S.S. Ucraina și puterile neriverane S.U.A., Anglia și Franța. Convenția asupra regimului navigației pe Dunăre, adoptată cu acel prilej, proclamă libertatea completă de navigație pe fluviu atît a tuturor navelor comerciale, egalitatea de tratament a pavilioanelor în ce privește drepturile portuare și taxele de navigație, respectarea independenței și suveranității fiecărui stat în apele sale teritoriale. Regimul fixat de Convenție este un regim unic pentru Dunăre de la Ulm la Marea Neagră, marele fluviu european împlinindu-și astfel adevăratul său rol de arteră de comunicații și punte de legătură între popoarele europene.

ȘTIAȚI CĂ...

În 1921 Navigația Fluvială Română deținea: 14 vase de pasageri, 20 remorchere, 146 șleपुरi, 12 tancuri și 4 pontoane de acostaje cu un tonaj de aproape 100 000 de tone. La începutul anilor '70 flota fluvială comercială românească dispunea de 62 remorchere, 308 nave nepropulsate (șleपुरi, tancuri) și 41 nave pentru transportul călătorilor.

După cucerirea independenței de stat, România a înființat o societate proprie de navigație pe Dunăre — Navigația Fluvială Română (N.F.R.). La începutul secolului nostru ia ființă o societate particulară de navigație — Societatea de Navigație Danubiană (S.N.D.) Pavilionul României reprezenta, înainte de primul război mondial: 26 la sută din tonajul total al transporturilor pe Dunăre; 29 la sută din încărcătura totală; 34 la sută din numărul stabilimentelor și 66 la sută din transportul de pasageri. Avem în față „Mersul vapoarelor pe Dunăre” valabil de la 19 februarie 1883, „pînă la altă dispozițiune”. Știați în cît timp parcurgea atunci un vapor distanța între Galați și Turnu Severin? În peste 55 de ore. Dacă vaporul pleca sîmbăta la ora 9 dimineața ajungea la destinație în „susul Dunării”, luni la ora 16.30. În „josul Dunării” aceeași distanță era parcursă în circa 48 de ore.

Cel mai vechi nume al insulei Ada-Kaleh pare a fi acela de „Erythia”. Pe un basoreliev descoperit în Cipru, între diferitele scene sculptate în piatră este și aceea a răpirii cirezilor lui Geryon de către Hercule, din insula „Erythia” (în grecește roșie). Există și presupunerea că insula se mai numea Continusa și Jermis. Pe o hartă din 1716 ea figurează și cu numele de Carolina.

TRAIAN CARACIUC

GHIOCCEL ONOFREI

JEAN BART

Jean Bart (Eugeniu P. Botez) a „simțit” Dunărea, s-a legat de ea cu întreaga ființă, dedicându-i o importantă operă literară. Deși provenea dintr-un tîrg moldovenesc uitat de lume (Burdujeni), scriitorul dovedește o mare naturalețe, o dezinvoltură în descrierea marii împărății a apelor. După G. Călinescu, adevărata originalitate a lui Jean Bart constă în a divulga într-o operă literară terminologia marinărească în cea savoare erudită ce amintește „Nautica” lui Baldi. La început a colaborat la „Munca”, „Lumea Nouă”, „Adevărul”, „Pagini literare”, legîndu-se apoi de mișcarea de la „Viața Românească”. Comandor, marinar de Dunăre, Jean Bart a îmbogățit literatura română cu „*Europolis*”, romanul inspirat din viața plină de culoare a portului Sulina.

Bun cunoscător al problematicei politice și juridice legate de fluviu, Eugeniu P. Botez a tratat de pe o poziție critică politica marilor puteri la gurile Dunării, în lucrări precum: „*Cum se dezleagă chestiunea Dunării*”, Chișinău, 1919; „*La question du Danube et sa solution*”, Galatz, 1920; „*Dunărea și comisiile ei*”, în „*Politica externă a României*”, București, 1924; „*Cartea Dunării*”, București, 1933.

În 1931 Jean Bart pune bazele uneia din cele mai atrăgătoare reviste ilustrate din perioada interbelică — „*România maritimă și fluvială*”. Din numeroasele scrieri închinat Dunării, găzduite de această publicație, am ales-o pe cea din numărul 5 (anul 1933), pe care o reproducem în întregime:



DUNĂREA

Trecătorule!... Oprește-ți pașii cînd ai ajuns în fața Dunării. Ori cît de grăbit vei fi, rămii pe loc cîteva clipe; meditează și contemplă în tăcere marea estetea străvechei ape — Fluviul Rege — pe care lumea antică îl diviniza ca pe o sacră personalitate.

În legende, în credințele celor vechi, apa aceasta avea darul de a spăla de păcate. Ca și apa Gangelui, ca și apa Nilului, apa de Dunăre se ținea în casete de aur, în tesaur, pe la curțile regale din Orient. Iar strămoșii noștri Daci, de cîte ori plecau la război se împărțeau — după poruncile lui Zamolxis — și făceau jurămînt să nu se întoarcă pînă nu vor fi biruit pe dușman.

Noi, urmașii Dacilor, trebuie să reînviem Cultul Dunării.

În fața Dunării, subjugat de măreția acestui fenomen al naturii, rămii pe loc și te întrebi cu mirare:

De unde vine? Cum s-a format uriașa masă lichidă? Cum poate curge neîntreput, de mii de ani spre mare? Fără sfîrșit? Fără răgaz? Ce bogății poartă navele care plutesc pe turburele unde? Ce bogății ascunde în noaptea fundului ei? Ce rol a jucat apa aceasta în istoria omenirii? Cîte neamuri și semînții nu s-au perindat pe drumul ei de apă... Unde sînt? Ce urme au lăsat în lunga scurgere a veacurilor? Cîte cetăți, orașe, sate, s-au ridicat și s-au prăbușit pe malurile sale?

Bătrînul Danubius era la antici o lume întreagă de bogăție, de întîmplări, de vitejie, de amor și poezie. Fluviu despre care cuceritorii, ca și diplomații, și-au făcut visuri fericite, pe care el le-a dus pe rînd, pe undele sale spre mare.

Importanța Dunărei nu are asemănare cu nici a unui alt fluviu din lume: „*Veritable mîr en marche vers l'Orient*”.

Nicăieri în lume nu s-a desfășurat mai des și mai cumplit tragedia războiului ca aici pe malurile Dunării (să nu uităm că primul bubuit de tun, în prima conflagrație mondială, a răsunat tot pe Dunăre, Austria atacînd Serbia). De la Fenicieni și pînă la noi, în cursul veacurilor, pînă azi, cînd culorile românești flutură pe navele moderne care încrucișează oglinda Dunărei, cîte neamuri n-au răsărit și n-au apus pe țărmurile pe care le stăpînim noi azi.

Dar mai mult ca oricare, istoria neamului nostru este un capitol din chiar istoria Dunării. Nu se află act mai de seamă în viața noastră națională, nu găsim pagină în istoria trecutului nostru în care să nu găsim pomenit numele acestei ape, care ne scaldă țara, ne-a ocrotit și ne dă viață.

„Clasicul Rege al fluviilor e drumul de rondă al României, binefăcătorul ei fizic și patronul ei moral”.

Albia acestui fluviu a fost leagănul neamului nostru.

Întotdeauna destinele acestui popor au fost legate de ale Dunării. Străbunii noștri, în vremuri de demult, marii patrioți din zilele redeșteptării naționale, au luptat să apere stăpînirea acestei ape, țintă pururea de vecinii care ne înconjurau.

„Din moși strămoși, zicea marele Kogălniceanu, există în poporul român instinctul că fără Dunăre România nu putea fi”.

„Interesul ce avem pentru Dunăre, zicea un alt patriot luptător (Alex. Lahovari), este cel mai vechi, cel mai mare și mai permanent interes al Românilor. Nu este chestiune care să fie mai importantă pentru această țară. Chestiunea Dunării o considerăm mai presus decît toate — e o chestiune eternă. Convențiile, tratatele, oricît de rele

ar fi, au un termen. El va ține cît va curge Dunărea spre Mare. Această Dunăre pe care am plătit-o îndestul în trecut, căci au fost secole în care ea a dus la mare mai mult sînge românesc decît apă”.

Legătura veche dintre popor și apa aceasta, a fost așa de trainică, încît pînă azi ea se păstrează în cîntecele populare, în poveștile și colindele românești...

...Dar pentru că Dunărea însăși este o mare carte a naturii, să ne deprindem a citi direct din ea.

Să mergem în fiecare an la Dunăre, s-o vedem, s-o cercetăm la fața locului, s-o cunoaștem, s-o iubim.

O călătorie pe Dunăre, cu ochii deschiși, învață mai mult decît o bibliotecă întreagă. „E om umblat — zice în graiul său poporul — că știe multe... a bătut drumuri de apă și de uscat... a umblat peste nouă mări și nouă țări”.

Să mergem la Dunăre. Să facem o călătorie în tot lungul cursului ei pînă la Sulina — acolo unde bătrînul Danubius își pierde apa și numele în mare!

**Introducerea și selectarea textului
TRAIAN CARACIUC**

MIHAI TICAN RUMANO:

„Icoane dunărene“

Printre călătorii români din perioada interbelică, incontestabil că Mihai Tican Rumano constituie o figură aparte.

Dacă urmărim viața acestuia, în scurtele cuvinte pe care i le dedică Valentin Borda în „Călători și exploratori români”, aflăm că s-a născut în anul 1895 în com. Berevoiești (Argeș) și că la 11 ani a plecat de acasă, angajîndu-se băiat de prăvălie la Cîmpulung, de unde, la 13 ani, prin București, Brăila și Constanța, a plecat în lume; mai aflăm că a ajuns la Buenos Aires în Argentina, unde a muncit ca văcuitor de ghetă, vinzător de ziare, hamal, șofer etc. terminînd ca publicist. La Barcelona, în 1929—30, a editat un ziar propriu, *Dacia*, în limba spaniolă; s-a întors în România, unde a fost pimit în societatea Scriitorilor Români (1932), a colaborat la diferite ziare și reviste, mai ales cu note și impresii de călătorie.

Mihai Tican Rumano a mai călătorit în Abisinia, din nou în Spania și în Argentina, prin porturile Mediteranei și ale Oceanului Atlantic, în America de Nord, Canada, Australia, Noua Zeelandă, precum și în aproape toate coloniile din Africa.

Dar nu numai în străinătate a călătorit Mihai Tican Rumano și nu numai despre aceste călătorii a scris el: în perioadele în care a rămas în țară, a străbătut-o de la un capăt la altul, impresiile sale regăsindu-se publicate în ziarele și revistele la care a fost angajat sau doar a colaborat.



Din lunga bibliografie am ales volumul „Icoane dunărene”, publicat în anul 1933; din prefața profesorului universitar Ion Simionescu, de asemenea călător și publicist, reținem încheierea cu minunata forță de sinteză privind lucrarea și pe autorul său: „Descrierea dată de d. Tican, asupra locurilor și oamenilor, nu numai că umple un gol în literatura noastră turistică, dar ademenește și pe cel mai indolent spre cunoașterea și vizitarea Dunării. Cu atât mai de preț sînt redactările d-lui Tican, cu cît d-sa, deși deprins cu mărețiile din Spania și Africa, a găsit cuvinte de laudă sinceră, reală, și pentru ceea ce constituie farmecul călătoriei pe Dunăre, cu frumuseți interesante și unice”.

Spicuim, în rîndurile ce urmează, cîteva observații ale lui Mihai Tican Rumano făcute în cursul mai multor călătorii pe Dunăre sau în porturile dunărene, în primele decenii ale veacului, observații menite să justifice afirmația prefăcatorului. Urmind cursul firesc al fluviului, autorul începe cu defileul Dunării: „Pornesc spre defileul idiat de Dunăre cu arika truda între Balcani și Carpați. Cu mult înainte de a-și termina opera, bătrîna Dunăre venea pînă în corul format de împreunarea celor două șiruri de munți și se vărsa în enormul lac pannonic. Cu timpul însă, apa Dunării „albastre” a început, lucru migălos și de lungă durată, să despartă munții. Cu o perseverență cunoscută numai de marile cursuri de apă, a izbutit să împlinească o operă în fața căreia rămîn uimit. Vîjîind ca un ecou repetat de hăul munților, Dunărea se canonește în strîngătura celor două mini muntoase, lîngind cu spume de turbare ridicăturile gherdapurilor și malurilor stîlcoase. Inconvoindu-se și răsucindu-se în spasmiurile unui enorm șarpe lovit nu cu desulă îndeminare, se încordează într-un suprem efort și învinge falcile creste ce o privesc cu curiozitate și ne-cazul celui ce se credea invincibil”.

La Ada Kaleh a ajuns într-o zi de 8 februarie, fiind întâmpinat de „sunete de tobe și trompete, amestecate cu strigăte de bucurie”, pentru ca, adresîndu-se unui turc, acesta să-i răspundă: „Bairam, domnule, bairam!”.

Iată cum descrie el această sărbătoare: „Curînd ajungem în locul unde cînta muzica. O trupă de țigani aduși din regiunile vecine — localnicii fiind proști muzi-

canți — cântau cu o vociune uluitoare. Bătăile de tobă se amestecau cu sunetele groase ale tromboanelor, cu vocile cîntăreților și cu shîrînditurile citorva instrumente de coarde, dînd naștere unei muzici de jazz sui-generis, care nu era departe de un vacarm infernal. În acest timp bucuria turcilor se apropia de paroxism. Ameșiți de licheururile pe care au libertatea să le fabrice fără să plătească taxe, jucau cu gesticulări de barbari înfuriați. Pe la toate colțurile străzilor din vecinătate, grupuri îmbrăcate multicolor se răsuceau, plesnind cu înversunare pămîntul. Cu tot grotescul manifestației, dădeau dovada unei alți de mari expansiuni, încît ceva din bucuria lor pare că se strecura și în sufletul asistenților creștini. Spontaneitatea primitivului se amesteca cu naiva dorință de a petrece într-o expresie de zgomotoasă bucurie”.

În paginile următoare, Mihai Tican Rumano — dînd dovada unui ascuțit spirit de observație, propriu călătorului și publicistului experimentat — ne face cunoștință cu porturile dunărene Turnu Severin, Giurgiu, Călărași, Brăila și Galați, de la începutul anilor '30, cu cele bune dar și cu cele rele. Un sentiment de puternică admirație și de caldă tandrețe se desprinde din textele pe care Mihai Tican Rumano le dedică Deltei, ori de cîte ori are ocazia. Așa spre exemplu, în capitolul intitulat „În împărăția bălților”, el scrie: „*Linia stearsă a apei, în amurgul neguros, pierzîndu-se în tufiş sau scinteierea enigmatică a unei lînsă de mîngîierea răsăritului roșatic, m-au îndemnat ireal să mă abandonez farmecului unei naturi artistice. Delta noastră este neîntrecută în bogăție și peisagiul ei n-are alt loc asemănător; nici chiar vestita deltă a Nilului, cunoscută din cele mai îndepărtate timpuri ale istoriei, nu*



ION BORCEA

Numele profesorului Ion Borcea (1879-1936) este indisolubil legat de crearea învățămîntului universitar zoologic în țară, de studiul organizat al faunei țării și îndeosebi a litoralului român al Mării Negre, de organizarea cercetărilor de biologie marină în țară și de crearea primei stațiuni zoologice marine.

Născut în județul Bacău, urmează facultatea de științe de la Iași, ca elev al profesorului Paul Bujor și își trece doctoratul la Paris, sub îndrumarea cunoscutului zoolog Ives Delage (1905), cu o lucrare asupra sistemului uro-genital la peștii elasmobranchiați (rechinii), pe care conducătorul său științific a caracterizat-o drept „un travail qui durera et durera”... Întors în țară, este încadrat în laboratorul de Morfologie Animală condus de Paul Bujor, parcurgînd toate treptele universitare, de la preparator pînă la profesor universitar de zoologie. Cu el se inaugurează învățămîntul zoologiei sistematice în universitățile din țară, anterior predîndu-se numai Morfologia (Anatomia comparată). Transformist convins, Borcea predă în cadrul Zoologiei și lecții de



Casă țărănească pe insula Ada Kaleh

este mai bogată”. Și mai departe: „În mijlocul florei luxuriante și fermecătoare și-au găsit adăpost în locuri de neschimbat pentru cuiburi, păsările cele mai frumoase, cele mai bogate în culori și formă din Europa, pentru a alcătui la gurile Dunării, un peisagiu al bogăției naturale, ce nu-și mai poate găsi asemănare”.

În fine, în ultimul capitol (La gurile Dunării), ca un „finis coronat opus”, citim: „E aita frumusețe în peisajul Dunării și aita intimitate între ființe, că te simți purtat spre vremuri de mult îndepărtate de noi, cînd oamenii și animalele se adăposteau deopotrivă în mijlocul naturii. Bogăția luxuriantă a florei, culorile faunei, plăcuta atmosferă care te cuprinde cu o adiere abea simțită, te transpun într-o admirație apropiată mai mult de extaz”.

MIRCEA DUMITRESCU

evoluționism, precedând prin aceasta învătămîntul de biologie generală, care avea să fie inaugurat abia de Racoviță și Jeannel la Cluj, după 1920.

Activitatea științifică a lui Borcea a fost multiplă. El își continuă cercetările de anatomie, histologie și embriologie la pești, domeniul în care își trecuse doctoratul. Totodată, a realizat necesitatea studiului detaliat al faunei țării, abordînd mai multe familii de insecte, crustaceele filopode și îndeosebi peștii și nevertebratele Mării Negre.

Interesul pentru insecte i-a fost inspirat de contactul cu agricultura; sesizînd pagubele produse de dăunătorii culturilor, Borcea și-a dat seama, unul dintre primii din lume, că aceștia pot fi combătuți cel mai bine prin utilizarea dușmanilor lor naturali, insectele care îi parazitează îndeosebi în stadiul larvar. El a fost astfel unul dintre precursorii pe plan mondial ai metodei combaterii biologice a dăunătorilor. Intuind complexitatea problemei, Borcea și-a format elevi specializați în studiul cîtei unei familii de insecte parazite – regretatul P. Suster și prof. I. Constantineanu, azi aproape centenar, care i-au continuat opera și au lăsat la rîndul lor elevi, lașul rămînînd și azi principalul centru de cercetări entomologice din țară.

Dar cel mai mare efort al lui Borcea a fost în domeniul zoologiei și mai ales al ihtiologiei marine. A reușit, după mari străduințe, să crezee și să doteze o stațiune zoologică marină la Agigea, unde își petrecea toată vara, urmărind migrați-

ile peștilor la litoral, cercetînd distribuția cantitativă a faunei în funcție de natura substratului și de alte condiții de viață, studiînd amănunțit peștii. A pus la punct sistematica familiei Gobiide (guvizi) în Marea Neagră și apele interioare, una dintre cele mai dificile familii de pești din apele noastre și pe care Antipa nu a putut-o aprofunda suficient. S-a mai ocupat de alte familii de pești, a urmărit migrațiile lor pe baza observațiilor permanente la litoral și prin cîteva ieșiri în larg. A abordat și studiul unor grupe de nevertebrate marine (crustacee, moluște etc), l-a preocupat problema originii faunei Mării Negre și lacurilor litorale legate de aceasta, problema adaptărilor etc, valorificînd prin aceasta cunoștințele sale în domeniul evoluționismului.

Urmînd consecvent părăirea maestrului său P. Bujor, după care un profesor nu-și face datoria dacă nu lasă urmași mai buni decît el, Borcea a antrenat mai mulți elevi ai săi în studiul diverselor grupe de animale marine; doi dintre aceștia, profesorii Sergiu Cărăușu și Mihai Băcescu sînt azi specialiști de talie mondială în grupe de crustacee, iar unii dintre elevii lor conduc azi colective de biologie marină.

Borcea a murit prematur, la numai 57 de ani, în plină activitate. Ar mai fi produs foarte multe. Elevii săi și elevii acestora îi continuă opera, iar stațiunea zoologică de la Agigea a reprezentat nucleul actualului Institut Român de Cercetări Marine.

dr. doc. PETRU BĂNĂRESCU

„TABULA TRAJANI“

Mai sus de Orșova, acolo unde înainte de crearea lacului de acumulare al Hidrocentralei Porțile de Fier I au existat Cazanele Mici și Cazanele Mari, bătrînul Istru, strîns în chingile munților se îngusta foarte mult. Apele sale, întunecate și adînci, fierbeau de... minie, bolborosind furioase. „Pe aici, scria Jokai Mór în cartea sa *Ormul de aur*, corăbii trec într-o liniște deplină, înspăimîntate parcă de mugetul apelor din adîncuri“.

Pe malul iugoslav, înălțată pentru a scăpa de creșterea nivelului apelor lacului de acumulare, se poate vedea „Tabula Trajani“, pe care învingătorul lui Decebal a fixat-o acolo în anul 104

e.n., după primul război cu dacii. Marele cadru de piatră este susținut de două basoreliefuri, pe care sînt figurate genii ale căror aripi înconjură vulturul roman, el însuși susținut de un delfin.

În legătură cu textul de pe „Tabula Trajani“ s-au ivit două variante. Motivul? Ultimele două rînduri sînt pe jumătate șterse, astfel că există două interpretări care însă nu schimbă mesajul transmis peste secole de romani: pentru a scurta drumul dintre Roma și Drobeta, Traian a pus să se taie, în roca muntelui, un drum îngust, pe care oștile sale s-au îndreptat spre Drobeta, iar de acolo, spre Tibiscum (Caransebeș), Porțile de Fier ale Tran-

silvaniei și Sarmizegetusa.

Iată textul de pe „Tabula Trajani“:

„Imperator Caesar divi Nerva filius — Nerva Trajanus Augustus Germanicus — Pontifex maximus, tribunus potestatis quartum — Pater patriae consul quartum, Montibus et fluvii anfractibus — Superatis viam patefecit...“ (sau, potrivit istoricului Th. Mommsen: „Montibus excisis omnibus — superatis viam patefecit“).

În traducere: „Împăratul Cezar, fiul divinului Nerva, Augustul Nerva Traian Germanicus, pontiful cel mai mare, tribun pentru a patra oară, tatăl patriei și consul pentru a patra oară, a tăiat muntele și fluviul (și) a deschis drum...“ (sau, după Mommsen: ...a despăcit toți munții (și) a deschis drum“).

S.N.

SERENADĂ pentru regina Victoria

„Cu toate că Dunărea e un fluviu european care curge la multe mii de leghe depărtare - scria un ziar american din San Francisco, înainte de primul război mondial - valurile ei au ajuns pînă la tărîmul Pacificului, aduse de melodiile lui Strauss și Ivanovici, compozitori deopotrivă de geniali, deopotrivă de inspirați în legănarea molatecă a bătrînului Danubiu“.

Chiar dacă autorul citatului de mai sus pare să exagereze nu numai prin alăturarea celor două nume de „geniali“ creatori, ci și prin largă răspîndire a muzicii „regelui valsului românesc“ în urmă cu aproape un veac, astăzi putem afirma cu certitudine că **Valurile Dunării** au purtat numele capelmestrului Iosif Ivanovici pe toate meridianele lumii contemporane. Guvernatorul prefecturii Osaka, Ryoichi Kuroda, afirma într-un toast, ținut în 1975 „Frumusețea poetică a fluviului Dunărea, care curge prin sudul țării dumneavoastră, este cunoscută prin cîntecul **Valurile Dunării**, compus de compatriotul dumneavoastră Ivanovici“.

Intr-adevăr, datorită creatorului român, Danubiul și-a impus numele în conștiința lumii și prin valsul devenit celebru încă de la sfîrșitul secolului trecut, cînd a fost lansat de fanfara regimentului 6 Linie din Galați. Fiindcă din jurul anului 1880, cînd se pare că Iosif Ivanovici a dirijat **Valurile Dunării** în parcul marelui port, valsul românesc a devenit melodia-simbol a muzicii ușoare românești. „Nu există o școală românească în muzică - declara cu emfază și în necunoștință de cauză J. Schorr Zachary, într-un articol din revista berlineză **Die Musik**, reprodus de **Gazeta Artelor** nr. 30-31, din 1 octombrie 1903. Cu toate acestea se compune mult, mai ales pe tărîmul muzicii de danț, bazată pe motive orientale.“ Dintre danțurile românești, valsul **Valurile Dunării**, de I. Ivanovici, directorul (sau inspectorul) general al muzicilor militare, care se poate numi **regele valsului românesc** a fost cel mai răspîndit“. Afirmatia muzicologului german își avea desigur acoperirea științifică prin faptul că aproape toți editorii străini au inclus numele lui Iosif Ivanovici în toate albumele de valsuri celebre din pragul veacului XX, alături de Johann Strauss, Carl Michael Ziehrer, Joseph Bayer, E. Waldteufel, Richard

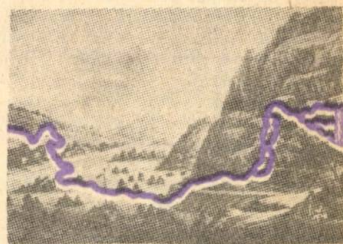
Eilenberg ș.a. Dacă **Dunărea albastră** de Johann Strauss începuse să-și facă gloria mondială din 1867, cînd a fost lansat de maestrul vienez, în schimb, **Valurile Dunării** de Iosif Ivanovici va cunoaște strălucirea abia din 1884, cînd editorul bucureștean Constantin Gebauer îl va tipări în numeroase ediții și versiuni.

Puțini știu că Dunărea a constituit o sursă de inspirație permanentă pentru compozitorul român, care a văzut fluviul de la Viena (unde a participat la o călătorie de documentare) pînă la Cernavodă, Brăila, Galați și Tulcea, unde l-au purtat pașii ca muzicant militar. În 1895, Iosif Ivanovici a participat la inaugurarea Podului de la Cernavodă, glasurile sirenelor locomotivelor, ce aveau misiunea să traverseze noua construcție de metal spre a încerca suportarea greutății maximele, inspirîndu-i **Galopul sirenelor** pentru pian. Manuscrisul autograf al piesei s-a păstrat în colecția inginerului Anghel Saligny, constructorul podului. Valsurile **La fée du Danube** (Zna Dunării) și **La Fille du marin** (Fiica mării), mazarca **An der Donau** (Pe Dunăre) rămîn mărturie sonore ale anilor petrecuți de Iosif Ivanovici la Galați și Tulcea. Cadrilul pe melodii grecești **Souvenir de Brăila**, dedicat „Domnișoarei Elisa A. Constantin“ (cum sună omagiul compozitorului de pe partitura tipărită de Constantin Gebauer), ne trimite cu gîndul la celălalt port de pe Dunăre, deseori vizitat de ofițerii din Galați. „În tot timpul dejunului - scria ziarul **Galații**, nr. 3368 din 2/14 august 1894 - orchestra regimentului 11 Siret a executat cele mai frumoase și noi bucăți ale bogatului său repertoriu și a făcut admirațiunea brăilenilor care în tot cursul zilei erau unanimi a recunoaște că această orchestră ar face față oricărui stat“. Desigur, meritul acestei performanțe artistice revenea dirijorului Iosif Ivanovici, care, pe lângă fanfara dorobanților gălățeni, închease și orchestra de salon, de aceeași superioară ținută profesională. Melodia care avea să immortalizeze însă numele autorului și să aducă faima impunătorului fluviu pe plan universal va rămîne **Valurile Dunării**.

Așa cum foarte mulți vienezi l-au întrebat pe Johann Strauss, cînd a văzut Dunărea... **albastră** (!?), de-

oarece apa ce traversează capitala Austriei pare mai mult mocirloasă, galbenă spre gri, tot așa și gălățenii se vor fi mirat unde a văzut Iosif Ivanovici acele valuri uriașe, demne de a legăna vapoarele în ritm de vals. Dar iată că scriitorul sovietic Leonid Toparkov, într-un articol intitulat chiar „**Valurile Dunării**“, se destăinuia în revista **Aurora** (20 februarie 1980), explicîndu-ne: „La Galați, Dunărea, parcă emoționată de apropiata înfîlînire cu marea, e zbuciumată, cu apă bogată. Aici se varsă în ea Siretul și Prutul, și ele riuri mari. Nu e greu de închipuit cum a afectat această mare învolburare a apelor imaginația tînrului compozitor“.

Se pare că un dram de adevăr există în această observație, dar - dacă așa au văzut Dunărea atît Iosif Ivanovici, cît și Johann Strauss - nu avem dreptul să-i contrazicem, mai ales cînd „argumentul sonor“ rămîne convingător. După tipărirea valsului **Valurile Dunării**, la București, lucrarea fiind dedicată soției editorului (Emma Gebauer), au urmat zecile de versiuni vocale și instrumentale ce i-au asigurat popularitatea pe toate meridianele. După transpunerile vocale pe versurile lui Carol Scrob și S. Pappini, a urmat celebru aranjament coral al lui D.G. Kiriac, pentru societatea **Carmen** din București. „**Valurile Dunării**“ de I. Ivanovici ne-au reamintit unora copilăria, altora tîneretea - scria C.V. Cucu, într-o cronică muzicală din revista **Flacăra** (nr. 5 din 19 noiembrie 1911). Mulțumiri D-lui Kiriac. Prea frumos aranjat pentru cor și orchestră - bănuiesc că și pe aici s-a amestecat mîna d-lui Castaldi - și prea frumos executat“. Au urmat versiunile și transpunerile valsului pentru vioară, mandolină, chitară, clarinet, flaut, trompetă, orchestră de coarde, fanfară etc. **Valurile Dunării** se impuseseră atît de mult în conștiința românească, încît pînă și



micuțului George Enescu îl silabisea „cu un singur deget” pe vioara sa, în copilărie.

Timpul a lucrat în favoarea partiturii lui Iosif Ivanovici. În 1902, în cafenelele Parisului răsună valsul **Valurile Dunării**. Un ziarist de la **Epoca** preciza că a ascultat valsul compozitorului român la cină la rusească din München. În necrologul la moartea lui Ivanovici, în presa bucureșteană (1902) se amintea că valsul „a cucerit o vogă uni-

versală”. O corespondență din New York, publicată în **România Musicală** (15 februarie 1902), menționează prezența valsurilor lui Ivanovici în America. Arhiva Muzeului slovac din orașul Martin păstrează manuscrisul **Dunajsky Valzer** de Ivanovici. Regina Victoria a Angliei, când a fost sărbătorită de regimentul său de gardă, a solicitat să i se cînte sub balcon, de către fanfara personală, printre melodiile preferate și valsul românesc. Filmele ita-

liene **O zi ca lei** și **Două săptămîni în alt oraș**, folosesc ca fundal sonor, melodia lui Ivanovici. Compania de televiziune japoneză B.H.K. a transmis, în 1974, o emisiune de o jumătate de oră dedicată României, folosind **Valurile Dunării** ca leit-motiv permanent. Să mai amintim oare că orologiul primăriei din Galați marchează astăzi ora exactă în portul dunărean prin aceeași melodie?

VIOREL COSMA

„Trăiesc, de cîteva luni, în secolul al șaptesprezecelea...”



— Sînteți neschimbată, Irina Petrescu. Și totuși, au trecut 30 de ani de la debutul dumneavoastră în film. Ce v-a adus acel „Valurile Dunării”, al lui Liviu Ciulei?

— Semnul viitoarei consacrări.

— Locuiți, ca și atunci, în apropierea liceului „Hașdeu”, unde eu învățam. Cînd treceați prin fața școlii noastre, ne despărțeam în două aripi și vă priveam fascinați. Aveați aproape vîrsta noastră și erăți deja o personalitate. Cum s-a întîmplat?

— După doi ani de eșecuri... Nu vă mirați. Doream să fac arhitectură. Părinții au fost împotrivi. Am încercat la română-franceză, ca să-i ascult, și am căzut la examenul de admitere. Dădusem probe la un film al lui Savel Stiopul, dar filmul nu s-a mai făcut...

— Ce v-a scos din această... negație?

— Munca. M-am închis în casă și am învățat pentru un nou examen la... filologie. Am reușit. După primul an de studenție, Liviu Ciulei, care văzuse probele rămase în fototecă, m-a chemat să lucrez la „Valurile Dunării”.

— Care a fost momentul cel mai emoționant trăit în timpul filmărilor la „Valurile Dunării”?

— Majoratul. În iunie 1959. Filmam, undeva între Brăila și Galați. În seara zilei mele de naștere, pe cînd ne întorceam cu cele două remorchere și șlepul-actor la ...bază, a izbucnit, pe Dunăre, o furtună de apă și lumină. Inginerul Dărăban, pirotehnistul echipei de filmare, îmi oferea acest spectacol superb.

— L-ați iubit pe Liviu Ciulei?

— Sigur. L-am iubit, ca orice om care a lucrat vreodată cu el. M-a fascinat înalta lui profesionalitate. Securitatea. Blîndețea. Calmul. Încrederea.

— Ați lucrat — atît în film, cît și în teatru — cu regizori iluștri și ați avut totdeauna și parteneri de primă mărime. Ați fost distribuită — în film, în teatru, la televiziune — în roluri interesante. Ați dat interviuri memorabile. Ați intervenit, în mod original, în discuțiile despre profesiunea dumneavoastră. Ați luat premii de interpretare în țară și în străinătate. Ați călătorit mult. Ați visat vreodată acest destin de... vedetă?

— Sînt un om cît se poate de obișnuit. N-am visat niciodată un destin de vedetă. Și nici nu cred că am avut. Am făcut întotdeauna ceea ce mi s-a cerut și am încercat să-mi fac cu dragoste și onorabil datoria. De obicei, în meseria aceasta a noastră e bine ca publicul să nu sesizeze efortul, chinul, neîmplinirile. În „Duminică la ora 6”, nu-mi ieșea scena finală: moartea eroinei. Pintilie a încercat în fel și chip să mă conducă spre o rezolvare emoționantă și sobră. Apela mereu la argumente raționale. Eu, despre care, în vremea aceea și mai tîrziu, se spunea că sînt „actrița inteligentă”, nu reușeam să urc. La un moment dat, Pintilie a spus: „Nu e inteligentă. E proastă, domnule, e proastă, dar are talent!” Nici nu vă închipuiți ce bine mi-a făcut.

— Ce înseamnă pentru dumneavoastră talent?

— Ar trebui poate considerat mai degrabă „talentul șansei”, care să-ți ofere rolul potrivit la timpul potrivit. În cazul meu, talentul este indiscutabil al șansei, care mi-a oferit întîlniri esențiale în momente esențiale. Atît pe scenă cît și în viață. Dar ca să revenim la o definiție de școală (pe care n-am reușit s-o dezvolt prin experiență), talent = 10 la sută inspirație + 90 la sută transpirație. Ceea ce este mai mult decît adevărat.

— Cum vă descurcați cu timpul?
— Timpul, timpul... Niciodată nu ajunge. E zgircit, teribil de zgircit. Și ca pe orice zgircit trebuie să-l păcălești. Din când în când prefăcându-te foarte, foarte istovit, îi poți fura câteva ore de somn sau de vis... În sfârșit, cu timpul mă descurc eu cum mă descurc. Mai greu este cu „mîncătorii de timp”, o specie de dăunători destul de răspîndită.

— Călătoriți. Cînd? Cum? Cu ce? În ce scop?
— Călătoresc mereu. Pentru că îmi place. Iubesc mișcarea, deplasarea. Urăsc „statul pe loc”. Poate și fiindcă sînt născută într-o zodie a aerului. Și aerul înseamnă mișcare. Nu călătoresc niciodată în vis. Așadar, călătoresc, de preferință, cu avionul. Dar și cu autobuzul, tramvaiul, troleibuzul, cu bicicleta, cu metroul, pe jos... Numai la nevoie cu trenul. Unica mea plăcere rămîne zborul — la propriu. N-am călătorit, însă, niciodată, din păcate sau din fericire, numai și numai din plăcerea de a călători. Vacanțele, scurte, le petrec, de obicei, într-un singur loc: într-o poiană de munte, nu neapărat sălbatică, dar singuratică. Numai acolo mi se reîncarcă... acumulatorul.

— Ce nu se știe încă despre dumneavoastră?
— Cîteodată, aproape nimic, iar alteori, aproape totul. Depinde de bogăția unui moment și de deschiderea spre cunoaștere a celui care vrea să pătrundă misterul acelei clipe.

— Aveți mulți prieteni?
— Foarte puțini.
— Ce faceți cînd sînteți singură?
— Cîtesc, ascult un concert sau mă duc la un spectacol.

— Cine vă sînt „fanii”?
— Adolescențele.
— Cum v-ar place să se scrie despre dumneavoastră?

— Ca Radu Cosășu, ca Mihai Mănuțiu, ca Natalia Stancu, cu indulgență, cu tandrețe, cu sobrietate și cu umor.

— De ce sînteți, în ultimul timp, atît de puțin comunicativă?

— Pentru că am ajuns să cred că un actor e bine să-și conserve energia spre a putea da viață din viața lui personajelor pe care le are de întru-chipat.

— Ce personaj vă este acum foarte aproape?
— Célimène a lui Moliere. Trăiesc, de cîteva luni, în secolul al șaptesprezecelea, în plin baroc, și încerc să văd ce se ascunde dincolo de măștile sale. Mi-ar place ca Célimène, cocheta, să aibă o explicație umană mai profundă.

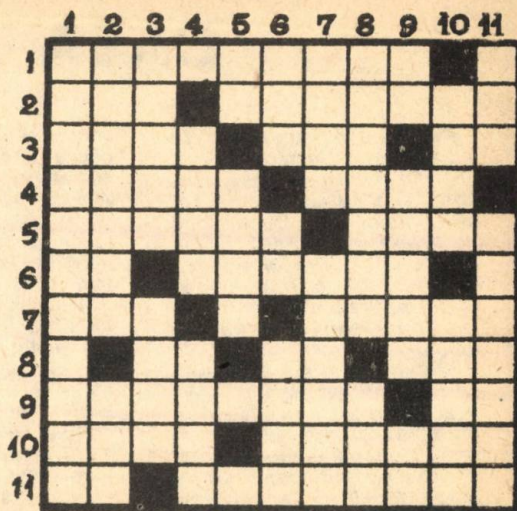
— De fapt, cum sînteți în viața de toate zilele, Irina Petrescu?

— În momentul de față, un Alceste...

L. D. FODOREANU

ȘTIAȚI CĂ...

În perioada unui secol, 1836—1936, Dunărea maritimă (Brăila — Marea Neagră) a înghețat de aproape 80 de ori. Majoritatea înghețurilor (circa 60) s-au produs între 15 decembrie și 1 februarie. În iarna 1921/1922 înghețul, pe această porțiune, a imobilizat 60 de vase. A fost una din cele mai grele ierni dunărene; vasele nu mai puteau înainta pe canalul navigabil, erau tirite de ghețuri, aruncate peste bancuri și maluri, sau pur și simplu prinse în cleștele puhoiului de apă și de ghețuri.



PĂSĂRI DIN ROMÂNIA

ORIZONTAL: 1. Pasăre călătoare, vestitor al primăverii. 2. Trup de cîmăruș! - Pasăre din Delta Dunării, ocrotită de lege. 3. Negare (reg.) - Cap de gînsac! - ...și de rață! 4. Organele de zbor ale păsărilor (sing.) - Siglă pentru Normele de tehnică securității muncii. 5. Păsări de mărimea porumbelului, delicii vînătoarești - Hidrocarbură. 6. Pene de stîncuță! - Mici păsări de pasaj, care în ultima vreme au început să ierneze și prin pădurile sudice de la noi. 7. Fluierar de..., una din cele opt specii de fluierar de la noi - Aerian. 8. Coadă de botgros! - Aripă de gînsac! - Nit. 9. Bărbătușul unei păsări de mărime mijlocie, foarte dragăstos cu consoarta lui - Ape! 10. Distinsă poetă contemporană (Florența...) - Diminutiv masculin. 11. Cap de rîndunică! - Numele unei păsări ce emite sunete asemănătoare cu ale unui cunoscut instrument popular.

VERTICAL: 1. Altă pasăre de pasaj, care iernează uneori și la noi în Carpații Răsăriteni și în Dobrogea (2 cuv.). 2. Pasăre înrudită cu sticlețele, care ne vizitează neregulat, mai ales sub formă de invazii - Pasăre răpitoare de zi, căreia i-a căzut... coada! 3. Pasăre migratoare de baltă, numită și bibic - ...și o alta, semirăpitoare, înrudită cu cioara, dar mai mare decît ea. 4. Indian nord-american - Mediu de viață al stufului, precum și al unor specii de erete, pițigoi, presuri... 5. Udrea Prepeliță - Măiestrie. 6. Aluniță - Ciuf fără aripă! - Lanuri de... unde stau păsările ogorului. 7. Compozitor bănățean - Friguri. 8. Mică pasăre cîntătoare, migratoare mai ales prin țemele și tineret, masculii iernînd îndeosebi în regiunile de șes (pl) - Ciocîrlie. 9. Cap de acvilă! - Nume dat mai multor specii de baltă cu picioare și gîturi lungi, cu un smoc de pene pe cap - Coadă de graur! 10. Spaima păsărilor - O pasăre care se pregătește de clocit. 11. Cap de înăriță! - Pasăre de pasaj de mărime mijlocie și cu penaj schimbător în funcție de anotimp.

RADU STOIANOV

CASA LUI CUZA

Pe vremea copilăriei, în școala mea primară, în prăvăliile din cartier, în case, deși domnea al patrulea Hohenzollern, tabloul lui Cuza Vodă nu fusese scos, ședea încă la loc de cinste. Orașul ocîrmuit odinioară de colonelul Ioan Cuza păstra lângă inima lui cu îndărătnicie imaginea omului pe care-l iubise. Se îngălbeneau pozele sub geam și gălătenii tot le mai ștergeau de praf și le agățau de peretele cel mai luminat al casei. Reproducerile nu erau aceleași pretutindeni. Unele aveau formă de medalioane, dezvăluindu-i profilul frumos. Unele îl arătau în uniformă militară, în picioare, cu dolmanul lăsat pe umăr și căciula cu egretă pe o masă rotundă. Într-altele erau înfățișate felurite scene din timpul glorios al scurtei domnii. Cuza lăsase urme adînci în cugetul acestei așezări, pe care a condus-o ca pîrcălab.

În copilărie nu i-am contemplat numai pozele, ci am avut parte și de istorisirile bătrînilor, care vorbeau despre Cuza ca despre un erou popular. Ultimul domn pămîntean, simbol al Unirii, avea o istorie bogată, pe care trecerea timpului i-o amplifică tot mai mult. Cartea școlii noastre primare se dovedea zgîrcită cu el, poza alb-negru imi părea meschină față de per-

sonalitatea lui Cuza, iar cele cîteva rînduri, scrise despre el, mă nemulțumeau adînc; și atunci, mă întorceam nerăbdător la izvorul poveștilor puse pe seama lui de către mulțime. Pe acestea le ascultam vrăjit și împăcat.

Îl vedeam pe Cuza intrînd în tîrguri, deghizat, oprindu-se lângă șarlatanii care trăgeau pe sfoară pe truditori, țărani și marinari. Odată își zvrîlea pelerina într-o parte, arătînd cine se ascunde sub ea. Diavolii de negustori - nu i-am putut suferi niciodată, și parcă mă răzbuna acest domn - fugeau mîncînd pămîntul, iar el îi prindea numaidecît, îi lega și-i judeca față de popor, cîrînd ca el să hotărască soarta pungașilor.

Ocaua lui Cuza, măsura impusă în pîrcălăbia Galaților (iar după Unire și în Principate) și reforma agrară au rămas întipărite în mintea mea de copil ca reforme de mare răsunet.

Legenda se împletea firesc cu faptele adevărate și așternea deasupra chipului celui condamnat de monstruoasa coaliție să moară în exil, mereu, alte lumini.

Ruina și bălăriile copleșiseră casa în care trăise Cuza la Galați, dar noi, copiii mahalalei, ne strecuram printre leăturile putrede, intrînd acolo cu inima zvîcnind de

emoție, să-i descoperim prezența. Fără geamuri, uși și podele, cu acoperișul spart, casa se mistuia la focul nevăzut dar ucigător pe care ediliile de atunci ai urbei nu se străduiau să-l stingă. Totdeauna ne întorceam abătuți, cu mirosul buruienilor în nări și visurile nopții ne ajutau să reinviem umbrele. Vedeam în închipuire poștalionul de la Iași, oprind în fața curții și din el coborau Kogălniceanu, Alecsandri, Costache Negri. Călcău marea, intrînd în casa albită de lumină, unde se desfășurau hotărîtoarele ședințe ale unioniștilor.

Restaurarea completă a casei lui Alexandru Ioan Cuza, transformarea ei într-un muzeu de istorie s-a produs abia în anii noștri, răzbunînd astfel disprețul grosolan cu care primarii și prefecții de altădată împremuiseră frumoasa amintire a unei mari glorii românești.

Două statui i s-au ridicat drept omagiu domnitorului Unirii și fostului pîrcălab de Galați. Una la intrarea în muzeu, pe strada care-i poartă numele, alta în piațeta din fața grădinii publice, acolo unde platanii fremătători par să murmure legendele aureolate de impunătoare statură a lui Cuza...

EUGEN TEODORU



„O călătorie pe Dunăre înainte de orice este o călătorie de sănătate, de liniștire a nervilor, de întremare sufletească și trupească. Dunărea în lungul ei ar trebui să fie în pusă în rîndul stațiunilor climaterice”.

ION SIMIONESCU

DUNĂREA TĂMĂDUITOARE

Băile Herculane

Cerna curge în cascade spre Dunăre, împodobind cu apele sale limpezi una din cele mai vechi stațiuni balneare din Europa — decanul de vîrstă al balneologiei românești — Băile Herculane. Arheologii și istoricii au scos la iveală noi dovezi în sprijinul vechimii și faimei miraculoaselor izvoare minerale prezente aici, în apropierea marelui Danubius. Chemarea „Ad aquas Hercules sacras ad Mediam” (La apele sacre ale lui Hercule de lângă Mehadia), care se mai poate citi și astăzi pe frontispiciul unui monument, a răsunat din antichitate ca un simbol al sănătății veșnice, al tămăduirii oamenilor. Cu aproape două mii de ani în urmă aici au fost ridicate primele construcții balneare; apa minerală fierbinte era adusă prin țevi de lemn în bazine de marmură, ventilația în sălile de baie se făcea prin turnuri înalte, care aduceau aerul proaspăt, tabule mari indicau ritualul tratamentului balnear...

Secolul al XVIII-lea a dus la relansarea stațiunii culbărite în pi-

toarea vale dintre munții Cernei și ai Mehedinților. S-au construit noi stabilimente profilate pe „specialități”: „Baia din șindrili”, „Baia Neagră”, pentru reumatism, dureri de picioare și de stomac; „Baia Albă, sau de Var, pentru „invalidități ale trupului”; „Baia lui Hercule etc. La începutul veacului trecut cronicile consemnează existența a 12 băi, a numeroase hanuri și ospătării, puse la dispoziția celor veniți să-și îngrijească sănătatea. În 1817 vechea Mehadia primește noua denumire — Băile Herculane; statuia lui Hercule „sanctus, salutar, invictus” (sfînt, vindecător, neînvins) va deveni simbolul stațiunii moderne. Dunărea, pe care au început să navigheze vapoarele cu abur, avea să contribuie din plin la dezvoltarea acestui loc de odihnă și tămăduire, cunoscut tot mai mult în întreaga Europă. În 1852, Franz Josef vizitează Băile Herculane și rămîne impresionat de „perla de pe Cerna”. „Acum-spunea el — în Valea Cernei există cea mai frumoasă stațiune de pe conti-

nent”. Johann Wolfgang Goethe, venit aici la odihnă, are cuvinte de laudă pentru „renumitele izvoare cunoscute de pe vremea romanilor”.

Beneficiind de numeroși factori naturali de cură — climă cu nuanțe mediteraneene, ape minerale magneziene, „încărcătură” ridicată de ioni negativi, Băile Herculane se impun astăzi ca o stațiune balneară polivalentă, o mare oază pentru odihnă și sănătate. Tradițiile curative bimbăre sînt supuse exigențelor balneologiei moderne. În modernele baze de tratament, se vindecă prin procedee originale, afecțiuni ale aparatului locomotor (profil principal), boli ale căilor respiratorii, afecțiuni ginecologice cronice, afecțiuni digestive, cazuri de obezitate etc. Complexele hoteliere noi (unele poartă denumiri amintind antichitatea: „Minerva”, „Afrodita”, „Diana”, „Roman” etc), pot găzdui peste 2.000 de persoane. Un număr egal de turiști pot fi cazați în vile, pavilioane și popasuri turistice. Excursiile pe Dunăre, festivalurile folclorice, turneele de șah naționale și internaționale — sînt doar cîteva obiective din bogatul program de agrement inițiat de amfitrionii de la Băile Herculane.

Amara

La cîțiva zeci de kilometri „în sus” de revărsarea Ialomiței în Dunăre, într-o mare insulă de verdeață din Cîmpia Bărăganului, se află Amara — una din cele mai originale stațiuni din România. Cercetătorii au emis diverse ipoteze asupra „ochiului de mare” de la vestul Dunării, care a favorizat crearea și dezvoltarea „stațiunii balneare de cîmpie”. Poate un meandru al Ialomiței? Poate o rămășiță a vechii albie a Dunării care cu mii de ani în

urmă și-a schimbat cursul? — se întreabă geologii și balneologii. Cert este că printr-o fantastică metamorfoză, apa salină și nămolul sapropelic din lacul Amara s-au dovedit o miraculoasă sursă de tămăduire a celor mai diferite afecțiuni. Cel dintîi pacienți ai Amarei au fost ciobanii din zonele muntoase (Făgăraș, Brașov, Buzău), care coborau în cîmpie cu turmele lor de oi. În 1887 Petru Poni face o analiză a lacului, descoperindu-i noi proprietăți terapeutice. Un an mai tîrziu, prof. Gheorghe Ștefănescu pledează în „Anuarul Biroului Geologic”, pentru „exploatarea balneară” a

lacului și a împrejurimilor sale.

Dezideratul oamenilor de știință din secolul trecut și-a găsit concretizarea abia în ultimele decenii. Anual la Amara își găsesc ameliorarea sau vindecarea peste 80.000 de persoane. Aici, în plină cîmpie, unde vara soarele „circulă” pe boltă aproape 18 ore pe zi, unde poți să te scalzi ca în valurile mării, își dau întâlnire nămolul de Techirghiol și apele de Călimănești. Apa lacului (suprafață 142 ha; lungimea 4 km; lățimea între 200 și 800 m) are un gust amar, de unde vine și denumirea localității. Dar ce „dulci” pot fi apele

Amarei. Aici se tratează cu cele mai bune rezultate afecțiunile reumatismale degenerative și inflamatorii, bolile post-reumatice, neurologice și ginecologice, afecțiunile dermatologice și endocrine. Nămolul negru, extras din adâncul lacului, a devenit materia primă pentru pasta albă a cremei Amara și a Pell-Amarului — produse originale, cu largă acțiune biostimulatoare, sedativă, antialergică și antiinflamatorie. Eficiența tratamentelor (se efectuează zilnic peste 2000 de proceduri medicale), valențele unui agreabil și reconfortant loc de odihnă i-au creat Amarei un înalt prestigiu de care se bucură în balneologia românească. Să consemnăm că un număr din ce în ce mai mare de oaspeți străini se odihnesc și se tratează în stațiunea din Cîmpia Bărașanului.

Lacul Sărat

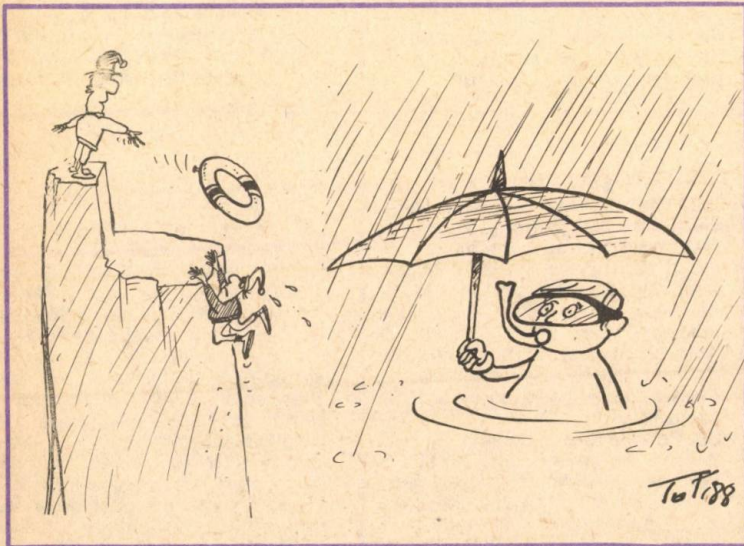
Iată cum descrie Alexandru Vlahuță în „România pitorească”, apărută în 1901, începuturile activității balneare în stațiunea din apropierea Brăilei: „Puțin mai înainte sînt vestitele băi de la Lacul Sărat. Cu treizeci de ani în urmă (pe la 1870 — n.n.) era cîmp pustiu pe aici, doar bivoli se răcoreau pe arșiță în mlaștile sărate ale acestor bălți. Acum s-a ridicat un orașel, cu grădini, oteluri și băi, în mijlocul acestei cîmpii nisipoase, lângă lacul al cărui nămol negru — un adevărat izvor de tămăduire —

atrage vara mii de bolnavi din toate unghiurile țării”. În 1875 se construiesc primele barăci pentru băi calde în care apa, adusă din lac, era încălzită cu bolovani înfierbîntați, în 1886 s-au dat în folosință Stabilimentul și Casinoul; în 1895 o instalație specială filtra, pentru stațiune, apă din Dunăre. Panait Istrati vine la Lacul Sărat — „limba de foc în mijlocul unei fermecătoare părți a Bărașanului” — cu poștalionul lui Moș Anghel. Societatea „Helias” va introduce tramvaiul, care va face legătura directă între portul de la Dunăre și centrul stațiunii.

Între factorii naturali de cură să consemnăm: apa lacului — sulfată, clorurată, magneziană, hipertonică: nămolul sapropelic și climatul continental excesiv de stepă, excitant. Stațiunea s-a dezvoltat sub toate aspectele. Bazele de tratament sînt dotate cu instalații pentru băi calde cu apa minerală, pentru impachetări calde cu nămol, pentru electroterapie și hidroterapie. Sub îngrijirea unui colectiv medical plin de solicitudine la Lacul Sărat se pot trata cu rezultate bune: spondiloză cervicală, dorsală și lombară, artroza, afecțiuni reumatismale, inflamatorii, post-traumatice, ginecologice, dermatologice, și alte boli asociate.

În ultima perioadă zestre stațiunii de lângă Dunăre s-a îmbogățit simițitor; alături de vilele amplasate în jurul lacului s-au construit complexe moderne cu baze proprii de tratament, care asigură o activitate balneară continuă în orice anotimp al anului.

TRAIAN CARACIUC



ȘTIAȚI CĂ...

● ...Podul lui Traian de la Drobeta — Turnu-Severin nu este singurul pod construit peste Dunăre, în antichitate? Un alt pod, la Celei — Sucidava, a fost realizat în anul 328 e.n., pe timpul împăratului Constantin cel Mare. Construirea lui s-a făcut în același mod ca și la Drobeta — prin abaterea cursului apei — pentru că și la Sucidava au existat două brațe ale Dunării, ceea ce a făcut posibilă abaterea cursului fluviului. Portul **Podului lui Constantin cel Mare** poate fi văzut în curtea Școlii de la Celei-Corabia.

● ...și Soliman Magnificul, cu prilejul expediției în Moldova, din anul 1538, a construit un pod de vase peste Dunăre, la Isaccea, cum o făcuse și împăratul persan Darius, cu mai bine de 2 000 de ani înaintea lui? Sultatul venise cu toată curtea, poposise mai întâi la Babadag, în apropierea căruia s-a organizat și o vinătoare în cinstea lui, pentru câteva zile Babadagul devenind capitala imperiului turc!

● ...Portul Corabia a luat ființă în anul 1862, în urma unei cereri adresate de către locuitorii județului Romanai domnitorului Alexandru Ioan Cuza? Ei solicitau, totodată, ca portul să-i poarte numele, dar Cuza a refuzat onoarea.

● ...că, pe lângă Mihai Eminescu, care numai în Scrisoarea III-a se referă la Dunăre de patru ori, și prietenul său, scriitorul Ion Creangă, culegea folclor dobrogean despre fluviu? Cîtăm: „Spune-mi pușor de corb/ la Dunăre o fi pod?/ Spune-mi pui de rîndu-ne/ verzită o fi balta/ să pască și turma mea?”

● ...Richard Kunisch, culegătorul basmului „Fata din grădina de aur”, folosit de M. Eminescu pentru scrierea „Luceafărului”, a călătorit și el de la Viena la Giurgiu cu vaporul și de aici cu poștalionul la București?

Culese de
EUGEN PANIGHIANT

PĂDUREA NEAGRĂ

leagănul Dunării

MOTTO: „Multe izvoare sînt, dar puține devin fluvii”
proverb dunărean

Trebuie să vă spun din start: mina mea dreaptă, mina cu care scriu, a avut șansa – ca să nu zic răs-fățul – să ridice în căușul palmei Dunărea. Nu-i o gugumănie. Este purul adevăr. S-a întîmplat asta la Donauquelle (imaginile 1 și 2), pe colina ce străjuie Furtwangen, „orașul ceasurilor de lemn”, unde Pădurea Neagră aruncă două fundamentale lacrimi de bucurie: una naște Dunărea, cealaltă Rinul. Pe mine cea dintîi mă interesează, „lacrima dunăreană”, motiv să iau pieptiș versantul sudic al munților, unde sare din pămînt firul de apă Brege, zvăpăiatul pui de cerb, întîiul acord cristalin din marea simfonie de ape a Dunării. Actul zămislirii propriu-zise a fluviului se va petrece mai la vale, la Donauechingen, unde piriul-cerb Brege o întîlnește pe Brigach, perechea sa, căprioara, căutat – adulecată cale de 48 kilometri, în repede pogorîre, pînă la poalele versantului: din nuntita lor împreunare se naște Dunărea.

Totul este cîntărit-judecăt-transat aici (la 1178 metri altitudine): e saua, e cumpăna apelor, e „balanța Pădurii Negre”. Aici se dă o sentință imprescriptibilă: din lacrima nordică se va naște Rinul, din cea sudică Dunărea. Primul fluviu-copil va curge invariabil spre nord, pentru a se vărsa în Marea Nordului, în timp ce Dunărea – copilă o va lua spre sud, spre a se pierde în sinul odihnitor al Mării Negre. De aici, din colina născătoare de Dunăre, pînă la vărsare, la Sulina, sînt 2 888 kilometri, cît măsoară acest „drum fără pulbere” prin opt țări, ultima fiind România, al cărui pămînt îl udă Dunărea la maturitate și împlinire. Dar să rămînem la origini, în Pădurea Neagră, spre a ști cu ce haruri primordiale pleacă în lume fluviul-copil, care-i zestrea de matrice și fondul caracterologic al magnificului arbore de apă, avînd rădăcinile aici, pe cînd crengile din coroana-i binecuvîntată înfloresc la Orșova, Porțile de Fier, Oltenița, Galați, Brăila, Tulcea și Sulina...

Pădurea Neagră nu-i, cum s-ar putea crede, doar o mare pădure, nici măcar un șir de păduri; Pădurea Neagră este un vast conglomerat de reliefuri di-

verse, unde crestele alpine alternează cu tihnitele dumbrăvi, văile dulci cu abrupturile sălbatice, satele pastorale cu aristocraticele stațiuni balneare, sihăstriile cu orașele debordînd de industrie, simfonia albastră a bradului cu zona colinară a podgoriilor



Padurea Neagră nu-i nici pe departe atât de enigmatică, de sumbră, cum o sugerează numele. Imaginația populară a considerat Padurea Neagră, încă din vremi greu memorabile (înscrisul de atestare documentară coboară cu peste o mie de ani înapoi, datat 868) drept un teritoriu al spaimii, sinistru, sălbatic, scos din lege, inaccesibil și înspălător pentru oameni, locuit de urși și lupi. Dar timpul și, mai ales, oamenii au spulberat această legendă de adormit copii. Padurea Neagră de azi oferă un tablou substanțial schimbat: adînc tăiatele văi n-au nimic lugubru, s-au umanizat, un aer ospitalier guvernează lungul lor păienjenis, cum este Breitenau, bunăoară, aproape de localitatea Hinterzarten, supra-numită „bun loc – bun venit!” Primăvara îmbunează natura de aici, slujește în viile cu struguri flăoși (Țița-caprei) și în pomii roditori, încărcăți de floare în culori pastelate, cum se întîmplă în zona colinară Kaiserstuhl, situată între orașul Freiburg și valea Rinului; enorme mantii de brazi îmbracă versantele, chemînd poporul de albine la altitudine și imprumutată mierii iz de rășină și culoare alb-fumurie, veritabil regal al mic delunurilor compuse în stil Ihrin-



lietelină pentru a-și proteja lina merinos! - cum le-au obișnuit ciobanii transhumantii din Jura șvabească ce își coboară turmușoarele, pornind de la Hochburg, prin strimtele văi, pînă în lunca Rinului, în preajma lui Emmedingen, veritabil „sin al lui Avraam”, spre a se bucura de tandrețea ierbi, dulce ca mierea, neuitînd să astearnă lungile drumuri cu miei proaspăt fătați, miei primi; sînt apoi creștele înzăpezite, ca niște căpățîni de zahăr candel, lacurile fără fund de proveniență vulcanică, sihăstriile monahicești, țîna aristocratelor stațiuni de cură și cite și mai cite. Despre toate vom spune cite ceva, la timpul cuvenit.

90

PĂDUREA NEAGRĂ

leagănul Dunării

tea în cap, la lumina torțelor, pe scurtătură, prin Obberied, să fie părtași la magnificul răsărit al soarelui. Zăpadă este din belșug până în martie, chiar mult după aceea pe cițiva versanți favorabili, motiv ca închiderea sezonului sportiv de iarnă să se petreacă târziu, de Paști, când au loc campionatele de sărituri la trambulină (1495 metri altitudine). Se coboară pe Sankt Wilhelm, vale solitară, cum a consacrat-o și cîntecul popular. Este inundată de schiori iarna, care scriu arabescuri pe zăpada diamantină, și de torente de flori vara. N-a fost așa prin secolul al XIII-lea, când au venit aici dreptcredincioșii de Gûnterstahl, care au fost scoși din minți de rigurile, furia și lungimea iernilor, drept care au luat-o la să-nătoasa, spre locurile de băstina; au prins rădăcini doar cițiva călugări ai ordinului Sankt Wilhelm, care au biruit asupra dificultăților. Cîteva secole mai târziu au plecat și aceștia, pentru a se stabili lîngă Obberied. Statornicii văii au fost, încă de la început de Ev mediu, minerii; argintul și plumbul i-au legat de masiv pe oamenii galeriilor subpămîntene. Ei au fost dați uitării, în favoarea „oamenilor care alune-au pe doage de-a latul zăpezii”: este vremea schiorilor. S-au împlinit doar o sută de ani de cînd – în ilaritatea generală – pe partea meridională a Pădurii Negre au apărut primele încercări de schi. Primul care a reușit ceva, lunecînd pe tălpi, pe două „doage”, a fost doctorul Tholus de Todtnau. Vestea s-a răspîndit și, un an mai târziu, au apărut schiori din Norvegia. S-a fondat primul club de schi (sînt 90 de ani de atunci); au apărut imediat, atît în nordul cît și în sudul Pădurii Negre, nenumărate cluburi de acest fel. Născut la Feldberg, sportul numit schi a invadat în ritm galopant toate versantele montane ale țărilor Europei centrale și mai departe. Cum eu nu sînt schior, prefer să candidez pentru *Schwarzwalddverein* (Societatea amicilor Pădurii Negre). Cam tot o sută de ani s-au împlinit și de la crearea acesteia, pe vremea cînd consilierul aulic Thomas făcea duminică de duminică pe „călăuzul”, întovărășea cîte un pictor la peisaj, era „atoateștiuturul potecilor” din Pădurea Neagră. Așa au apărut aleile stabile, marcajele, tablele de orientare, apelurile patetice la protecția a „tot ce-i viu și frumos în natură”: plante rare, animale, păsări, belvederi. Sînt împrejurările în care „carta” societății s-a conturat pe negîndite, pe văzut-pipăite, pe drumețite. Fiind fiul unei țări dunărene, *Schwarzwalddverein* îmi sună ca un cîntec de leagăn rostit-murmurat de uritoarele mitologice pentru fluviul-prunc, pentru Dunărea-copilă.

Meșteșugurile și magii

Țăranii (ca să nu zic micii fermieri) din Pădurea Neagră se adăpostesc în case de lemn, cu ferestre mici, acoperiș cu lucarne, caracteristic pentru acest ținut, prîndivor bogat sculptat, arborînd pe frontispiciu trei lîdre gravate adînc cu tășul securii G + M + B. Sînt inițialele celor trei magi biblici Gaspar, Melchior și Balthazar, cărora le solicită protecția întru spor în casă, în animale, în grîne, în copii, în fructe, în lapte, în miere și altele asemenea. Se spune că Muggenbrunn, sat tipic montaniard, așezat între Nortscherei și Todtnau, a cerut magilor toate acestea și a primit invariabil porci și prune: ajuns în pacea binefăcătoare a acestui sat, departe de agitația turbulentă a orașelor de la poale, ti se servește negreșit slănină afumată, măruntită pe fund de lemn, ceapă, colțuc de pine de țară și *snares*, „sînge de prune” (parcă așa fi în Maramureș!). Bernau, satul natal al pictorului Hans Thoma, a cerut, deasemeni, celor trei magi lucruri de primă trebuință și a primit – ce credeți? – ape termale. Drept consecință, a fost întemeiată stațiunea balneoclimatică Menzen-

schwand, la picioarele abruptului Herzogenhorn, într-un ambient de cruțare, de inducere în somn, de fortifiere nervoasă, de visare, de reverie plastică (spune pictorul în al său jurnal).

Celor de la Baden-Baden, Gaspar, Melchior și Balthazar nu le-au dat ape tămăduitoare, cum ați fi crezut (le aveau de dinaintea lui Hristos!); acestora, magii le-au dat, susține același pictor Hans Thoma, fandoseală aristocratică, deajuns să-și paveze-drapeze stabilimentul de cură în cele mai mici amănunte. A rezultat, vă puteți convinge, o scenografie incredibilă, pentru că iată ce se petrece la Baden-Baden, seducătorul oraș de pe cursul riului Oos, încadrat de munți de agresivă semetie. Cura-i un moft, un pretext, un mic și nevinovat scenariu. Importantă este ieșirea în lume, în înalta societate. Care? Cea de ieri și cea de azi. Iși dau aici, an de an, randevu. Au a se hlizi, cleveti, fandosi. Și reușesc. Baden-Baden etalează cu nemiluita suveniruri amintind de prinți și prințese, diplomați (rău famați), încîntătoare femei, împătimați ai jocurilor de noroc, artiști de teatru, poeți, pictori, compozitori. Prin gînd reflex te aștepti să vezi (și chiar vezi) ampla lunecare a crinolinelor pe oglinda parchetului, să ascuți niște aventurieri istorisind pățanii neverosimile, să saluți grupuri de doamne cu lornioane și domni cu joben, toți de sfîrșit de secol XIX, să participi la curse de cai și picnic-uri la iarbă verde, să fii martor la răpiri de pupile, la dueluri în zori de zi, în fumgoase cețuri, la omor de contesă bogată și bătrînă, la sinucideri din amor, ori perdanții la poker care își zboară creierii în ziurel de zi ș.m.d. Trecutul strălucitor, „bunele vremi de altădată” par a fi conservate aici ca într-un muzeu vivan: orașul spîlcuit, bolnav de eleganță, magnificele parcuri, cu plante rarissime, arbori exotici, alei de promenadă, palate în mundir sau în frac, toate fără de leac. Tocmai de aceea, Pădurea Neagră și-a retras cam de mulțișor ambasadele dela Baden-Baden.

Locuitorilor de pe valea Elz, magii capricioși le-au dat piatră, piatră din belșug. Rezultatul: fiecare gospodăru care se respectă are o Slivhüslin, atelier de tăiat-sculptat piatră. Li s-a părut că sînt nedreptățiți, zice legenda locului, așa că au invocat magii să le mai dea ceva în plus, suplimențar: li s-a dat fierul. Așa se întîmplă că pe lîngă meșteșugul tăiat-sculptatului în piatră, cei de pe prospera vale Elz s-au trezit orfevieri, meșteri în obiecte prețioase. Drept recunoștință întru mărînimia lui Gaspar, Melchior și Balthazar, ei pun la cale anual *Schudding*, un straniu carnaval al Magilor. Deghițați în personaje fantasmagorice, tineri și bătrîni, fără alegere, purtînd măști hilare, defilează hlizindu-se, agîtînd uneltele meșteșugurilor lor – ciocane, burghie, dălți, foarfece, ferăstraie – confecționate din lemn ori mucava, la dimensiuni incredibile, hiperbolice, supranaturale, arborînd în lungi prăjini bășiți umflate de porc, ca în celebrul tablou „Carnavalul la Vastenavond” de Pieter Breughel.



Așezărilor cocoțate în relieful undulat dintre Freiburg și Rin, pe colinele Kaiserstuhl, magii capricioși le-au dat drept avuție, viața de vie, meșteșug cu folos, pe cât de bănos pe atât de periculos prin efecte: vinul alunecos-flecar, cind dulce elixir, cind viciu barbar! Podgoriile se etajează în terase, de parcă ar fi sculpturi gigantice, opera unor meșteri-giganți, cu puteri supranaturale. Sint straturi de proveniență vulcanică din era terțiară: vaste gulere de loess acumulat pe pante sint nivelate cu multă fantezie, apoi tăiate brusc, parcă de o ghilotină. Pământurile vulcanice, purtînd mantale de loess, cu bună expoziție solară și sărace în ape, sint „grădinile suspendate” ale Pădurii Negre: găzduiesc specii rare de plante și animale. Kaiserstuhl plonjează primăvara într-un taifun de pistiluri și petale. Și totuși, stăpin indiscutabil aici este vinul. Un vin generos, tare, catifelat, ivit din apă puțină și mult soare, cum se întimplă la Ihringen, unde se înregistrează cele mai înalte temperaturi din R. F. Germania. „Drumul verde” care secționează colinele Kaiserstuhl, duce dincolo de Rin, spre încintătoarea Alsacie, vestită pentru generozitatea cu care oferă ospetie degustătorilor de vin și gurmanzilor în cramele de infinită diversitate din constelația „Kaiserstühler”. Poate doar vinul „Markgräfler” le e concurent pe măsură, produsul este clasa întâi, al cooperativelor vinicole din Markgräflerland, veritabilă „țară a vinului”, situată la sud de Breisgau, compusă din satele cu aroganță cosmopolită de la granița cu Elveția și Franța. Aroganți, dar au de ce; își cunosc prețul și cu asta *schluss!* basta!

O aroganță de alt tip, evlavioasă, de astădată: e vorba de orașelul Säckingen, pe Rinul superior, la granița cu Elveția, burg ale cărui origini coboară pînă în anul 500, epocă în care apostolul Friedolin, al alamanilor, a fondat aici o comunitate de misionari. „Sfîntul și venerabilul nostru Părinte”, cum îl

înfățișează cronica, este sărbătorit în fiecare an, în martie. Evenimentul atrage numeroși pelerini de pe Valea Rinului, din Hotzenwald și din Elveția. E „amestecul limbilor”: lumea se roagă și petrece. Cele două turnuri ale bisericii Sankt Friedolin se clatină, șocate de priveliste, în timp ce podul de lemn cu acoperiș (din secolul XIX) e gata să cedeze sub sarcină, încărcat de puhoiul omenesc. Doar celebritatea le mai ține, cit de cit, în picioare. Cînd pelerinii se fac criță, sub benedicțiunea paternală a lui Friedolin, începe să sune trompeta, *genuch!* destul! Au a se ruga în piața orașelului pînă se trezesc. O cere datina, sfînta tradiție, pe care poetul Joseph Viktor von Scheffel a nemurit-o prin epopeea „Trompeta din Säckingen”.

Alt dar bizar al magilor: pește. L-au distribuit cu nemiluita satelor așezate în preajma lacurilor. Lacuri montane? Da. Sint opera ghețarilor. În era glaciară, Pădurea Neagră era acoperită de imenși ghețari; de aici eroziunea scalpată a reliefului. Titisee, Schulchsee, Windgfallweiher și Feldsee sint vestigiile acesteei epoci. Cel mai intins dintre lacurile Pădurii Negre este Schulchsee: un calm olimpian îi stăpînește oglinda opalină. Pentru a ajunge pe țărmul său vestic, unde se află plaja, ai de mers doar cu piciorul. Cortul îl așezi în imediata apropiere a satului cu același nume: Schulchsee. Te afli în „capitala undițarilor”. Renumo mondial are, în schimb, Titisee, lac și stațiune de cură cu același nume, pe versantul sud-vest, așezat la picioarele masivului Feldberg. Vin aici amatorii de băi, sporturi nautice, promenadă pe jos sau în automobil. Zeci de circumioare, luxos-rustice, flanchează lacul lung de 2 kilometri, larg de 800 metri și adînc de 40. Cel mai mic, dar și cel mai straniu dintre lacurile Pădurii Negre este Feldsee, ochi de apă în formă de crater de o neștiută profunzime, incendiat de lumina ce cade asupra-i pe verticală, încît pare un brilliant cu focuri verzi-albastre. Ajungi aici cu trenul, coborînd la stația Bärenthal, care are orgoliul de a fi gara cea mai de altitudine a căilor ferate ale Republicii Federale Germania. Feldsee dă cep unui riu (Feldseebach) pe care îl trimite fratelui său mai mare, Titisee: este trăsătura de unire între două lacuri vizitoare și romantice. Feldseebach este vijelios, torrențial, fierbe de păstrăvi: din aprilie pînă în octombrie poți „undița” aici, dacă obții autorizația proprietarilor de ferme. Dacă te va întreba cineva: „Ai fost pe *Magistrala păstrăvului?*”, să știi că despre minunea asta de lac e vorba, de păstrăv albastru, cu pigmenți vermillon, dat prin făină de mălai și fript pe plită.

„Cîinele timpului”

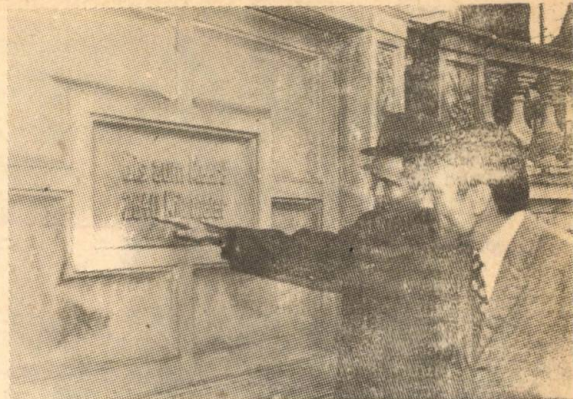
Prin *Simonwald-tal* (Valea pădurii lui Simion) și comuna cu același nume, ajung într-un peisaj de Predeal. Pretutindenii gatere ce croiesc și răscoiesc bustenii, ateliere de rotărie și timplărie, meșteri care ciolesc o mie și una de obiecte de lemn trebuitoare omului. Vin la rînd o puzderie de sate al căror nume este mereu însoțit de cuvintele *unter* (jos), *ober*, (sus), *vorder* (din față), *alt* (vechi), *hinter* (din dos), *halach* (alunși) și altele, cum obișnuiesc țărani de pe la noi să-și numească așezările. Furtwangen este - pe limba localnicilor - „orașul cu vâi adînci, înconjurat de conifere”. Oamenii de aici tinjesc după fructe, au implorat magii să le dea livezi, spune legenda, însă Gaspar, Melchior și Balthazar le-au dat (mai în glumă, mai în serios) *cîinele timpului*, cum se numește ceasul, i-au făcut ceasornicari. Furtwangen este „capitala ceasurilor de lemn cu cuc”. Meșteșugul a apărut, zice-se, în urmă cu mai bine de trei sute de ani. În lungile și asprele ierni, meșterii lemnari din Furtwangen aveau timp berechet să ciolescă obiecte de artă, între care ceasul de lemn

cu cuc a devenit (sub vraja magilor) marea lor pasiune. Se intreceau în a face migăloasă sculă de măsurat timpul. „Ceasul e ciinele timpului” au decretat ei cu neascuns orgoliu. După ce mestereau un număr mare de asemenea „ciini”, aceștia erau viriți în saci, pe care ceasornicarii-tărani îi luau la spălare și băteau drumurile Europei, până în Anglia. Erau ceasornicarii-peregrini, numiți *uhrenträger* (cărători de ceasuri), al căror negoț s-a păstrat înfloritor până în zilele noastre.

Poposesc în hanul din inima orașului ceasurilor, pe pereții căruia își bat tic-tac-ul sute de ceasuri de lemn, de cele mai felurite forme și culori. Cîrciumioara se numește, de altminteri, „La ceasul istoriei”. Aflu că toți localnicii, precum și cei din împrejurimi, sînt meșteri de ceasuri de lemn cu cuc, cite doi-trei-patru în fiecare familie. Este o vorbă a lor: „pe noi soarta ne-a tras pe toți la rîndea! Domnul și Dumnezeuul nostru e Ciinele timpului; trăim un singur erzatz, fie magii binecuvîntați!”

Ajungem, în sfîrșit, la Donauechingen, pe platoul Baar, veritabilă placă turnată a Pădurii Negre, unde magii au fost implorați (susține legenda) să-i hărăzească tirgușorului - nici sat, nici oraș - doi fii, care să-i prelungească stirpea în lume. Puși pe șotii, Gaspar, Melchior și Balthazar i-au pus în poală două riuri-piriuri, abia țîșnite din pîntecele fabulos-răcoros al Pădurii Negre: sînt Brege și Brigach, cerbul de apă și căprioara lui, din a căror împreunare se zămislește - de milioane de ani, niciodată secătuită - Dunărea. Localitatea s-a întemeiat ca dominion al familiei principare Fürstenberg, care avusese în stăpînire cam jumătate din Pădurea Neagră, circa 80 de mii de hectare. În palatul Furstenberg a dat concerte Mozart, pe cînd avea doisprezece ani. De aproape șapte decenii (din 1921) se derulează aici, an de an, în octombrie, zilele internaționale ale artei acustice, onorate de mai toți muzicienii celebri ai secolului nostru. Compozitorii precum Hindemith, Stravinsky, Stockhausen, Boulez, și-au început cariera la Donauechingen.

Fostul palat nobiliar a devenit celebru așezămint de cultură și adăpostește azi un muzeu de științe naturale, unul de arheologie, galerie de tablouri, cu pinze de mare valoare, o bibliotecă însumind 180 de mii de cărți și 5 000 manuscrise. De aici, din Donauechingen, au călătorit, timp de veacuri, fluvii de învățătură (cărți, partituri muzicale, picturi) în spre cele două vestite vetre de cultură din preajmă - Freiburg și Tübingen - orașe ale studențimii.



Donauechingen a fost fagurele de miere al acestora. Trei fabrici amintesc azi de trei indeletniciri înscrise în stema orașului: fabrica de hîrtie (simbolizînd cultura), fabrica de cherestea (simbolizînd meșteșugurile cu lemnul) și fabrica de bere Pils (simbolizînd zic localnicii, spumoasa Dunăre). Un ansamblu monumental glorifică nașterea Dunării la Donauechingen. Este un mic templu antic situat în vecinătatea castelului: într-un bazin în formă de cerc, purtînd semnele zodiacului, se varsă riurile Brege și Brigach, ca într-o enormă cupă de șampanie, deasupra căreia se ridică un grup statuar, dominat de femeia-mumă (imaginea foto 3). Arunc o monedă în enorma cupă de piatră în care se plămădește Dunărea. Este obiceiul locului. Călătorul își pune în gînd o dorință pe care Dunărea-fecioara i-o va îndeplini negreșit, susține credința locului.

Este chiar tilcul pe care îl închide grupul statuar al zămislirii iluminată de actul creator al nașterii și trimiterii în viață a fătului, femeia-mumă desprinde fluviul-prunc de la sinul ei și îi arată acestuia direcția unei mări calde, a unei mări favorabile, direcția Mării Negre (pînă acolo mai sînt 2 840 kilometri), (imaginea foto 4) zare ce închipuie împlinirea, libertatea. O frază tîlmăcește indemnul matern care este al tuturor mamelor lumii: „Arătați copiii voștri drumul Dunării spre mare!”

POP SIMION

OOOOOO UUU U NNN N SAS DORNR ERRESE AAR A
 KKK K UUU U NNN N AAS A AAR A
 KKK K UUU U NNN N AAS A AAR A
 OOOOOO UUUUU UUU NNN N SAS A AAR A
 KKK K UUU U NNN N AAS A AAR A
 KKK K UUU U NNN N AAS A AAR A

PPPPP PPP P EEEEEE CCCCC OOOOO PPPP P VPPPP UUU B TTTTT EEEEEE AAAAA
 PPPP P EEEEEE CCCCC OOOOO PPPP P VPPPP UUU B TTTTT EEEEEE AAAAA
 PPPP P EEEEEE CCCCC OOOOO PPPP P VPPPP UUU B TTTTT EEEEEE AAAAA
 PPPP P EEEEEE CCCCC OOOOO PPPP P VPPPP UUU B TTTTT EEEEEE AAAAA

Denumiri din antichitate: ISTROS, ISTRU, DANUBIUS, DONARIS

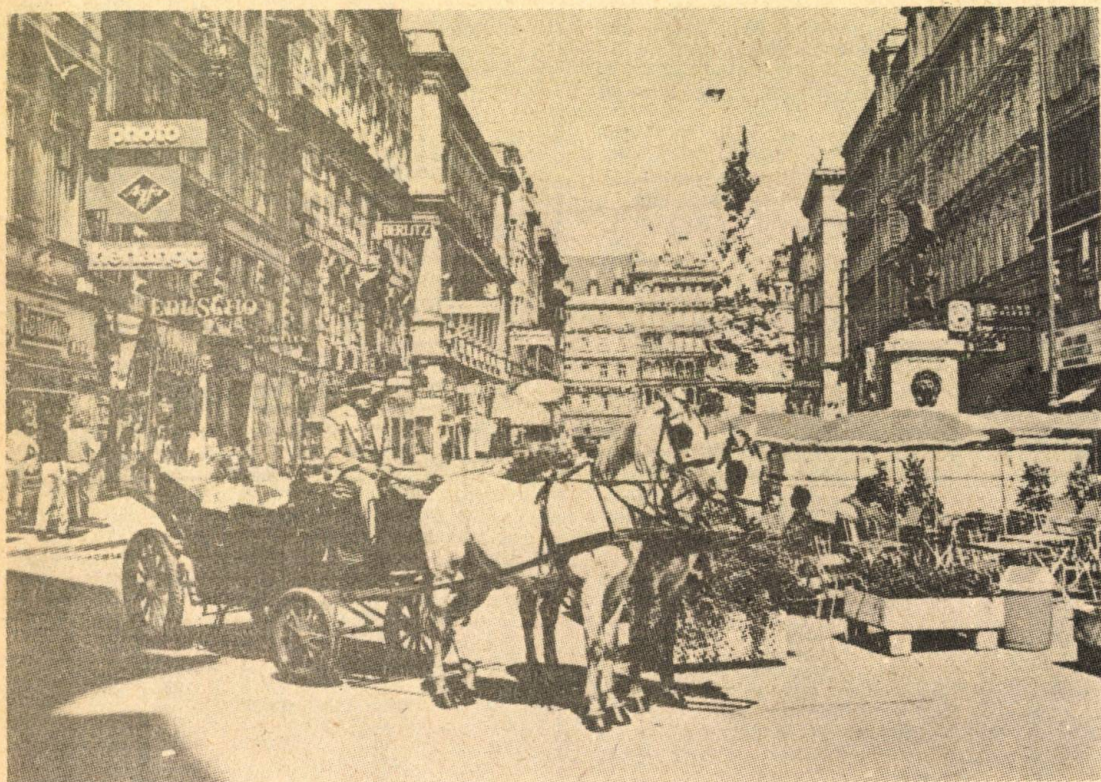
Denumiri actuale: DUNĂREA, DONAU (în germană), DONAJ (în slovacă), DUNA (în maghiară), DUNAV (în sîrbă și bulgară), DUNAI (în rusă).

Izvorăște din munții Pădurea Neagră, în sud-vestul R.F. Germania, la circa 50 km de granița dintre această țară și Franța. În cursul său spre Marea Neagră va „coborî” aproape 700 de m, trecînd pe lînga (sau strapungînd) masivii munți: Jura Suabă, Jura Franconiană, Opdurea Bavariei, Surmava, Vêrtes, Pilis, Borzony, Miroc (Balceni), Almăjul, Mehediinți (Carpați), Măcin.

Fluviu „internațional”, Dunărea parcurge sau face frontieră naturală între 8 state europene (R.F. Germania, Austria, Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, România, Bulgaria și U.R.S.S.). Dunărea trece pe lînga (sau prin) următoarele principale localități: Donaueschingen, Tuttlingen, Sigmaringen, Ulm, Gunzburg, Donaunorth, Ingolstadt, Kelheim, Regensburg, Straubing, Deggendorf, Passau (R.F. Germania); Linz, Ybbs, Melk, Krems, Tulln, **Viena** (Austria); Bratislava, Komarno (Cehoslovacia); Vác, Komarom, **Budapesta**,

(Continuare în pagina 96)

SÎMBĂTĂ LA VIENNA



Locuiesc pe Brigittenauer Lände, una dintre străzile așternute de-a lungul cheiului Canalului Dunării. Astăzi este sîmbătă și am intenția să stau pînă seara în Prater. Medicul pensionar, vecin de casă și care mă simpatizează, îmi comunică telefonic regretul de a nu mă putea însoți. După amiază trebuie să vină Maria să-l spele „Adică să spele ru-fele?”, întreb. „Nu, nu, să-mi facă baie. Știți, multe case vechi, au ră-mas în urmă cu confortul. Costă mult. Încă mă îmbăiez într-o cadă din lemn cu apă pregătită la bucătă-rie”. Într-adevăr, sînt mii de case din perioada „Vienna Glorioasă” a Mariei Tereza, a fiului ei Iosif al II-lea sau chiar din timpul lui Franz Iosef, cu carențe de confort în ac-cepția modernă. Iar viața la Viena a fost dintotdeauna scumpă...

Deci, plec singur. Parasesc malul Donaukanal-ului și mă anga-jez pe Praterstrasse, trec pe lîngă casa în care Johann Strauss a com-pus „Dunărea albastră” și ajung în piața Praterstern. În față se zăresc blocuri cu o linie inedită. Amîn des-tinderea în celebrul parc de distrac-ții și îndrept pașii spre podul arun-cat peste Dunăre. În dreapta se în-tinde un debarcader, iar în stînga, pe partea opusă, un parc uriaș - Donaupark - înconjurat în spate de apele Dunării vechi (Alte Donau). Pilcul de blocuri pe care m-am zărit din Praterstern se află în Donaupark și este Centrul Interna-tional din Viena, oraș cu 1,6 mi-lioane de locuitori și o suprafață de 414 km², capitala și totodată unul din cele 9 state ale Austriei federale neutre, ales în urmă cu peste 9 ani

ca al treilea sediu, după New-York și Geneva, al unor instituții ale O.N.U., precum ONU, UNWRA etc. Pe lîngă acestea, Viena este se-diul altor 40 de organizații interna-ționale. Centrul Internațional a fost ridicat după planurilor arhitectului austriac Johann Staber și este for-mat din 6 blocuri turn semicirculare (înăl-te de 54-120 m) avînd la mijloc o clădire rotundă cu diametrul de 73 m, înălțimea de 56 m, cu săli de conferință. Lîngă complex se atîa clădirea sub formă de disc „Aus-tria-Zentr”, pentru congrese și con-ferințe importante. Aici au loc în prezent lucrările reuniunii general-europene. Primăria Vienei a închi-riat O.N.U. terenul destinat Centru-lui Internațional pentru suma simbo-lică de 1 șiling pe an, pe o perioadă de 99 de ani. Suprafața toată ocu-

pată de Centru este de 230 000 m², iar parcul are 800 000 m².

Este ora 8,30. Dimineată frumoasă, cu soare. Ușile sînt de acum deschise pentru oaspeți. Vizez complexul, încrucișîndu-mă cu numeroase grupuri de școlari și studenți. Aflu că în acest cadru lucrează 4 000 de funcționari, din care 1/3 sînt cetățeni ai Austriei. În

în restul zilelor, numărul de vienezi care poartă costume tradiționale pe stradă, ca și la serviciu: femeile cu ciorapi albi sau roșii, bluza albă cu mîneca bogată pînă la cot, sarafan, iar bărbații - cu haina fără guler, marcată la margine cu postav de culoare închisă, pantaloni tip golf. Și încă ceva. La televizor, în parcuri, chiar în localuri - preponderență

cu pacură, motorina, gaz sau lemn. Coșarii, în salopete negre și tichii albe, apar periodic, la cîteva luni, cu o precizie orară uimitoare.

Seara mă uit la televizor. Documentar în legătură cu renovarea clădirilor vechi. Clădirea vecină, în care stă medicul, se află și ea în curs de renovare. Plasa verde, care-i acoperă fațada de sus pînă jos,



incintă există magazine, restaurante, cofetării, agenții de bancă, turism și voiaj, săli de sport etc. Dacă tot sînt în cartier și prăvăliile încă nu s-au închis pentru weekend, intru în magazinul universal „Pam-pam“, strecurîndu-mă printre zecile de cărucioare lăsate la autoparcare. Sînt cărucioare pe care cumpărătorul le scoate din magazin pînă la propriul autoturism pentru a face „transbordarea“, cumpărăturilor. La fiecare jumătate de oră, cîteva tineri din personal recuperează cărucioarele de la parcare și de pe străzile învecinate. La intrarea în „Pam-Pam“ s-a cuibărit un atelier „Mister Minute“. Pînă treci printre rafturi și-ți faci achizițiile, meșterul îți repară în cîteva minute pantoful sau îți ascute cuțitele. Nu e sărbătoare, dar te frapează, ca de altfel și

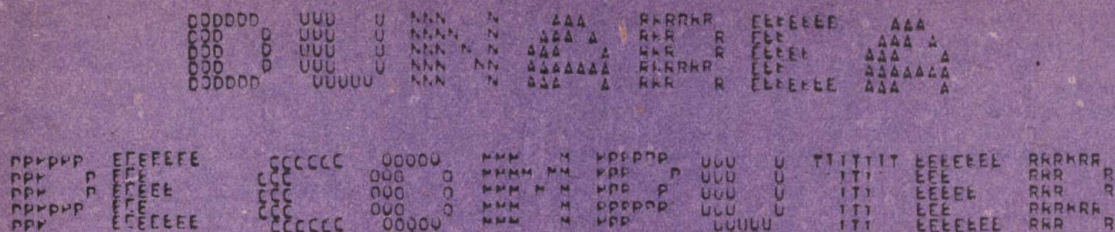
este muzica populară, inclusiv „iodlerle“ tiroleze. Urmează, cred, în ordine, muzica clasică.

După amiază ajung acasă, la pensiune. În cutia poștală sînt două înștiințări și pe ușă două etichete care atrag atenția că în cutia poștală se găsesc două înștiințări. Una anunță că peste 18 zile, la o anumită oră, vor veni coșarii, iar alta - că peste 25 de zile, la o anumită oră, va veni slujbașul pentru citirea consumului de gaz, electricitate și apă. Dacă se întîmplă ca adresantul să lipsească la ora stabilită, lucrătorii societății respective își exprimă în scris profundul regret de a nu-l fi găsit și-i comunică revenirea la aceeași oră peste 3 zile. Coșarii nu sînt o raritate la Viena. Raritate sînt clădirile care au încălzire centrală. Majoritatea caselor se încălzesc individual

este stropită cu apa la intervale regulate de muncitori, pentru a reține praful. Însă camioanele care au adus diferite materiale au stricat gazonul. Îi voi aminti miine medicului să cumpere luni cîteva metri de gazon. Gazonul uniform și des se vinde la metraj în magazine horticoale. Zîmbesc amuzat la gîndul că tot luni va apare polițistul cu manta albă care, cu mișcări grațioase de balerin, va supraveghea și va dirija traversarea străzii de către copiii școlii din colț. Toate școlile din Viena au poști în fața asemenea polițiști care vin la datorie înaintea începerii cursurilor și pleacă după încheierea lor.

Dunărea, multrăbdătoare, vede toate acestea, zîmbește și curge mai departe.

VITALIE TEODORU



(Urmare din pagina 93)

Dunaujvaros, Donaföldvár, Paks, Baja, Mohacs (Ungaria); Vucovar, Novi Sad, **Belgrad**, Kladovo (Iugoslavia); Novo Selo, Vidin, Arciar, Rahova (Oreahovo), Nicopol, Svistov, Ruse, Tarakan, Silistra (Bulgaria); Bazias, Moldova Nouă, Orsova, Drobeta-Turnu-Severin, Cetate, Calafat, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Cernavodă, Hirsova, Brăila, Măcin, Galați, Isaccea, Tulcea, Chilia Veche, Sulina, Sfintu Gheorghe (România); Ismail, Kilia (U.R.S.S.).

Sectorul superior (de la izvoare până la Viena) este specific montan, Dunărea curge între un lanț muntos în stînga și Podișul Bavariei în dreapta. Lățimea Dunării, pînă la Ulm, oscilează între 20 și 100 m, iar de la Ulm la Viena, ea se lărgeste între 100 m și 350 m. Cursul mijlociu (de la Viena pînă la Bazias) se situează în general în largă Cîmpie Panonică; cu excepția „porților” Ungariei și Visegradului valea Dunării e largă, neaccidentată, cu o albie meandrată prin lunci întinse, traversate de numeroase canale. Viteza de curgere variază între 0,3 și 4,7 m/sec. iar lățimea fluviului oscilează între 0,6 și 1,5 km. Sectorul inferior (de la Bazias la vărsare) debutează cu una din cele mai spectaculoase secvențe a cursului Dunării — asaltul Carpaților. Munții string fluviul în cleștele lor de cremene, apropiindu-și amenințător masivele. Incepe un defileu lung de 120 km; prima secvență a defileului, denumită Cazane, este străjuită de versanți calcaroși abrupti; Dunărea se îngustează brusc, de la 570 m lățime la 151 m, iar adîncimea depășește 50 m. Sistemul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier a ameliorat navigația în una din cele mai periculoase porțiuni ale Dunării. (S-a creat un lac de acumulare lung de 140 km iar nivelul apei a crescut cu circa 30 m). Între Drobeta — Turnu Severin și Călărași, Dunărea se lărgeste simțitor, depășind în unele locuri 2 kilometri; malul drept este mai abrupt, pe malul stîng o luncă joasă adăpostește numeroase lacuri și insule. De la Călărași pînă la Hirsova, între brațul Borcea, la vest, și Dunărea Veche, la est, se întinde Balta Ialomiței; apoi Dunărea crează Insula Mare a Brăilei. De la vărsarea Siretului (îngă Galați), Dunărea se îndreaptă spre est, curge într-o singură albie (adîncimea este de circa 24 m) pînă aproape de Tulcea, pentru ca apoi, între brațele Chilia, Sulina și Sfintu Gheorghe, să formeze Delta Dunării.

Dunărea este al doilea fluviu european (după Volga) și al 27-lea de pe glob. Din întreaga lungime a Dunării 2.379 km sînt navigabili — de la Regensburg pînă la vărsare — pentru nave fluviale de circa 1.000 de tone (cursul navigabil al Dunării a înaintat pînă la orașul Ulm, pentru vase de 100 tone). Din acest curs, 1.075 km trec prin România, ca linie de graniță cu statele învecinate sau numai pe teritoriu românesc. Principalele porturi dunărene: Regensburg, Linz, Viena, Bratislava, Budapesta, Mohacs, Belgrad, Drobeta-Turnu-Severin, Giurgiu, Ruse, Silistra, Brăila, Galați, Tulcea, Sulina (în ultimele patru acostează și nave maritime).

Dunărea este fluviul numeroaselor canale; unele de mare anvergură se află în construcție. Dunărea va asigura legătura directă dintre Marea Neagră și Marea Nordului, prin canalul de la Keiheim, cu Main, afluent al Rinului; un alt canal va lega Dunărea cu Rhin-Neckar. Aceste canale vor facilita legătura pe calea apei cu riurile navigabile din vestul Europei, legate între ele printr-un vast sistem de canale. Un canal în lungime de 320 km, pornind de la Bratislava, leagă Dunărea cu Oderul, care se varsă în Marea Baltică. Canalul Sió face legătura dintre Dunăre și lacul Balaton. Canalul Dunărea — Marea Neagră scurtează drumul fluviului spre mare cu circa 400 km.

Dunărea are peste 300 de afluenți dintre care 40 sînt navigabili; cei mai importanți sînt (pe dreapta): Oder, Riss, Wertach, Isar, Inn, Traun, Enns, Rába, Sonvis, Drava, Sava (afluentul cu cel mai mare debit — 1.800 m³/sec), Morava, Timok, Ogosta, Isker, Osam, Intra, Lomul; pe stînga: Neckar, Ludwig, Naab, Morava (March), Nitra, Hran, Ipel, Tisa (afluentul cel mai lung — 977 km), Jiul, Oltul, Argesul, Ialomița, Siretul, Prutul. Datorită numărului mare de afluenți debitul Dunării crește simțitor din amonte în aval: Ulm — 100 m³/sec; Passau — 730 m³/sec; Viena — 1920 m³/sec; Budapesta — 2.340 m³/sec; Porțile de Fier — 5.840 m³/sec; Tulcea — 6.300 m³/sec.

Din antichitate Dunărea a fost traversată de numeroase poduri care au facilitat deplasarea în zona centrală și de sud-est a Europei. Dintre podurile de la începutul mileniului I două au rămas celebre: Podul lui Traian, construit între anii 102—105 de către Apollodor din Damasc și Podul de la Celei (fostul castru roman Sucidava), ridicat în anul 328 de Theophilus Patricius. În ultimele două secole malurile Dunării au fost unite de numeroase poduri, unele adevărate opere de artă. În zona capitalei austriece există 20 de poduri; la Budapesta funcționează 8 poduri (Arpad — 2000 m lungime, Margyt, Lanchid etc.); 4 poduri traversează Dunărea la Belgrad. Să mai adăugăm: calea rutieră de pe coronamentul barajului „Porțile de Fier”; Podul prieteniei, care leagă Giurgiu și Ruse; Podul de la Cernavodă, construit la sfîrșitul secolului trecut, la care se adaugă Complexul de poduri dat recent în folosință și podul de la Giurgeni-Vadu Oii.

Orașele dunărene adăpostesc monumente arhitectonice și de artă de mare valoare, capodopere ale patrimoniului universal. Dintre acestea menționăm: Catedrala gotică din Ulm, construită în sec. XIV—XVI, cu cel mai înalt turn de biserică din lume (161 m) și turnul din Florisdorf (îngă Viena), ridicat în 1964, cu ocazia primei ediții a Tîrgului internațional al florilor — cea mai înaltă construcție (252 m) de pe întregul traseu al Dunării.

TRAIAN CARACIUC

FLUVIUL MI-A PURTAT NOROC



DEBUT ÎN PATRIA OPERETEI

Viena? Mă îndreptam spre Citadela Operetei însoțită de un bagaj de gânduri, sfaturi, învățăminte, ce-mi răsunau acompaniate de monotonul glas al trenului... Când se cîntă „cu inima” nu poți minți... Vorba și sunetul duc cu sine pasiunile de care sîntem stăpîniți și dorim să le transmitem ascultătorilor... Scena este un sanctuar unde actorul slujește prin vocație și dăruire...

Anii de Conservator, specializarea la Weimar și pe scena Teatrului Muzical din Brașov îmi dădeau aripi, dar și o ușoară undă de neliniște. Nu știam, atunci, că primul meu recital la Viena, intitulat „Pe aripile cîntecului și dansului” va fi și prima confirmare, publicul vienez, pe cît de cunoscător, pe atît de cald și prietenos, acompaniindu-mă în finalul recitalului într-o cunoscută arie de operetă „La Calul Bălan” (R. Benatzky). Și asta, pentru că la Viena, în pieptul fiecăruia bate inima lui Strauss; acolo, în tumult de „Sînge vienez”, curge maiestros Dunărea cea albastră și te simți parcă purtat de spiritul celebrului vals.

Se spune că unui artist i-ar trebui două vieți: una „să învețe să cînte” și a doua „să cînte”! Și unde se poate descifra mai bine cheia operetei, decît în spațiul înnobilit de sunetele vrăjite ale

viorilor lui Strauss tatăl și fiul, Lanner, Lehar, Kalman, Leo Fall, Robert Stolz? Prin ei opereta a ajuns pe culmile sublimului; atunci s-a creat acea „Die Walzeroperette” – clasică operetă vieneză.

Șase luni de specializare: în „Sommerseminar” am participat la cursurile maestrului Erick Werba, celebrul pianist acompaniator al unor mari cîntăreți. De la el și din întregul climat muzical am înțeles că un artist liric nu poate exprima decît ceea ce are în inimă, fie că interpretează lied sau oratorii, fie operă sau operetă. „Trebuie să fii pătruns de cuvînt, să-l faci să vibreze în tine!” Cu acest îndemin m-am înscris și la cursul intensiv de limbă germană la „Goethe-Institut”, ce se desfășura în Palatul Palfy, o clădire impunătoare, construită în 1575, în stil renesanțist. După cursuri, obosită de greoaia topică germană, în minte răsunîndu-mi acordurile liedurilor lui W.A. Mozart și H. Wolf, pregătite pentru concertul de închidere, treceam vis-a-vis, la Școala spaniolă de călărie (aflată într-una dintre aripile Hofburgului), să mă deconectez, admirînd eleganța demonstrațiilor cailor de rasă „Lipizzani”, de culoare albă, care executau în chip măiestru o suită de exerciții (pas grupat, trap, galop, piruete); am



Poți, oare, trăi în Viena, fără să admiri spectacolele de pe cele două mari scene: Burgtheater (cu slăvitul său „Burgtheaterstil” – cea mai frumoasă limbă germană vorbită pe scenă – stil al decenței și nobleței spirituale și umane) și Staatssoper (visul tuturor cîntăreților de operă)? Opera din Viena, a cărei reconstrucție a durat 10 ani, a avut ca directori celebrități muzicale, ca Gustav Mahler, Richard Strauss, Herbert von Karajan... Cînd seara, după spectacol, cade cortina, aerul vibrează încă de ecoul frumoaselor voci, printre care și cele ale românilor Traian Grozăvescu, Maria Cebotari, Viorica Ursuleac, Ludovic Spies ș.a. Dar timpul zboară. Și iată că un „Bal al florilor” încheie scurtă mea revenire în studenție: o croazieră pe Dunăre, cu vasul „Oltenița”! Cuprinsă de un dor nespun de casă, am cîntat „Doina Stăncuței”, de Tiberiu Brediceanu. A plăcut mult, atît melodia cît și „dulce graiul românesc”. Legănată de valurile Dunării, îmi spuneam că fluviul mi-a purtat noroc: succesele mele în Austria au fost ancorate în cele două porturi: Viena și Linz.

A urmat solicitarea în „Gala Operetei”, pe podiumul sălii de concert Brucknerhaus din Linz. Cunoscutul compozitor Igo Hofstetter a hotărît să-mi încredințeze partitura de soprană din cele trei operete ale sale, acompaniată de orchestra simfonică a Radiodifuziunii austriece. După concert, ziarul „Linzer Rundschau” scria despre „excepționala apariție a serii, soprana Liliana Pagu, care a strălucit vocal!” Viena, cu magnetu-i binecunoscut m-a readus apoi pe scena Raimundtheater-ului, unde am obținut un angajament pentru rolurile principale din operetele „Paganini”, de F. Lehár și „O noapte la Veneția”, de J. Strauss. Paradoxal oraș! „Poți rămîne o viață



aflat cu uimire că acești cai la naștere sînt negri, treptat culoarea lor devine sură, pentru ca la maturitate să fie de un alb imaculat.

Redevenisem cu bucurie... studentă! Spectacole, concerte, expoziții... Respiram cu nesaț aerul unei vieți muzicale puternic ancorate în tradiția secolelor XVIII și XIX, bazate pe repertoriul clasic și romantic. Mă surprindea faptul că, deși aici, la începutul secolului nostru, s-a dezvoltat una dintre cele mai moderne școli muzicale ale timpului – școala a II-a vieneză (Schönberg, A. Berg, Webern) ei erau sumar reprezentați în concerte!



întreagă un necunoscut și-ți ajung numai 24 de ore ca să devii celebru". Este o replică din opera „Leonard”, de Florin Comișel; Leonard, cel venit de pe meleagurile Dunării românești, a întretăiat Viena și s-a impus în amintirea ei, precum Florica Cristoforeanu și Ion Dacian. Și iată că împlinirea nu așteaptă ani: mi-a fost incredințat rolul principal din premiera radiofonică absolută „Șah la rege”, a aceluiași Igo Hofstetter. Paralel, repetam sub bagheta măștrilor Herbert Mogg și Murray Dickie rolul Aninei din „O noapte la Veneția”. Erau distribuții duble, cu cîntăreți din Austria, R.F.G., Olanda, Grecia, Irlanda, Polonia și România. S-a lucrat alternativ, într-o deplină colegialitate, pînă la cele trei vizionări cu public. După spectacol, se vorbea despre „strălucirea” româncei; au urmat dezbateri, care au durat pînă la trei dimineața. Erau acolo toți cei care pregătiseră spectacolul, precum și numeroși zia-riști, regizori din alte teatre. Acest juriu ad-hoc a

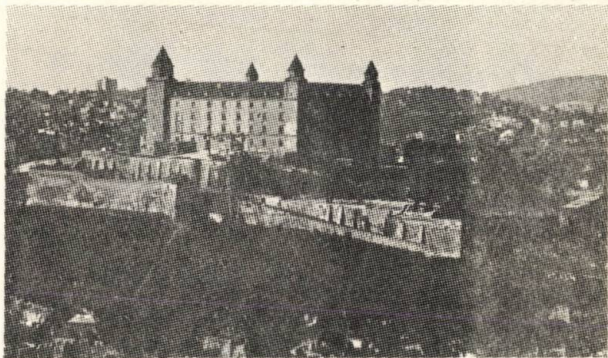
hotărît ca premiera s-o fac eu! A fost pentru mine o confruntare de zile mari - și am reușit! Cele 22 de spectacole, ce au urmat, mi-au reamintit vorbele lui Leonard: „Viena are o extrem de fină ureche muzicală; aude tot, interpretează tot și raspiatește cu prisosință meritele”. ziarul „Neues Linzer Volksblatt” scria: „Liliana Pagu în rolul Aninna a rostit revelația serii, cu un joc de scenă studiat și o voce minunată, caldă, cu lejerități pătrunzătoare!”.

Sînt împrejurările în care am simțit cum cîntecul dăruit prelungește viața noastră, a artiștilor, este un drum lung și viața este prea scurtă pentru ceea ce dorim să spunem. Succesele mele în cele două porturi dunărene, Viena și Linz, mi-au dat răspuns la întrebarea: „Poți să răspîndești frumusețea, dacă nu-l ai în tine?” Reușești, mai ales dacă ești înconjurat de Lumină!

LILIANA PAGU

Bratislava

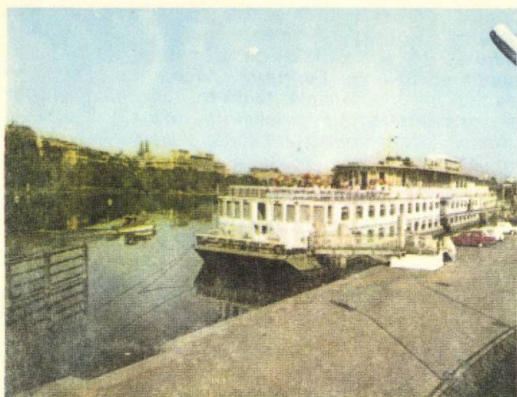
în 5 imagini



În drumul său spre Marea Neagră, Dunărea pătrunde în Bazinul Bratislavei (o vastă depresiune intramontana situată transversal pe cursul său) prin Defileul Devin (Porta Hungarica), prag granitic fierăstruit între Alpi și Carpați, și îl va părăsi printr-un alt defileu, cel de la Vác, situat pe teritoriul Ungariei. De la Devin începe așa numita Dunăre de Mijloc, care în primul ei sector curge de la vest la est, constituind (pe 175 km) granița de stat între Cehoslovacia, Austria și Ungaria. Scăpat din chingile defileului, cursul fluviului se separă în trei brațe principale: unul central, Dunărea propriu-zisă; un braț nordic și celălalt sudic; dacă brațul central este navigabil, celelalte două curg meandrat, printr-o luncă presărată cu numeroase cursuri rătăcitoare, ostroave, zone mlăștinate, imaginea fiind a unei vaste delte interioare.

Aici, la poalele Carpaților Mici (Malé Karpaty), la o altitudine de 140 m, de o parte și de alta a Dunării, a apărut și s-a dezvoltat Bratislava, capitala Slovaciei, unul dintre cele mai impunătoare orașe ale Cehoslovaciei. Teritoriul de azi al așezării a fost populat inițial de triburile celtice, apoi a intrat sub stăpînire română. La periferia Bratislavei, la Devin, soldații Legiunii a XIV-a Gemina (care își aveau garnizoana în castrul Carnuntum) au instalat, pe un promontoriu stîncos, un turn de observație. În Petržalka (cartier al orașului) sînt păstrate urmele coloniei romane Gerulata (sec. II-IV). Din secolul al IV-lea și-au făcut apariția primele populații slave, care au instalat tabere fortificate pe amplasamentul vechilor tabere romane. În anul 864 era menționată deja tabăra „Dowina”, pe urmele fortificațiilor de la Devin. În secolul al IX-lea, populațiile slave au întemeiat Principatul Moravia Mare. După prăbușirea acestuia (anul 907), orașul a suferit pe rînd dominația ungară, germană și cehă. O coticitură importantă cunoaște viața orașului după 1918, anul cînd s-a proclamat Republica Cehoslovacă și îndeosebi după anul 1948, cînd țara a pășit pe drumul socialismului.

Astăzi, Bratislava (391 620 locuitori) este un puternic centru industrial, cu unități aparținînd industriei chimice (rafinăria „Slovnaft” și combinatul petrochimic), constructoare de mașini (tractoare și mașini agricole), poligrafice, alimentare etc. Este un centru comercial important, unul dintre porturile principale din Bazinul Dunării Mijlocii (cu un trafic de 1 milion tone anual) și nod de comunicație (pe axele Trieste-Varșovia și Berlin-București). Dar Bratislava este și un centru cultural și științific de prim-rang, aici aflîndu-se Academia de Științe a Slovaciei și Universitatea „I.A. Komenski”. În oraș își desfășoară activitatea Teatrul Național Slovac și Orchestra Filarmonică Slovacă. Pe plan internațional, sînt bine cunoscute atît Expoziția de chimicale „Icheba” cît și Festivalul de muzică ușoară „Lira de la Bratislava”. Oraș al muzeelor, Bratislava este ea însăși un muzeu în aer liber.



1. Bratislava văzută de pe Dunăre.

Apropierea de oraș, navigând către amonte, ne este semnalată de prezența vastelor spații în care instalațiile portuare și unitățile industriale bordează malul stîng. Treptat, acestea fac loc cartierelor de locuințe mai vechi, cu o arhitectură atrăgătoare, rezultată din îmbinarea diferitelor stiluri arhitectonice. Malul drept este îmbrăcat în vegetație. Dar imaginea devine de o frumusețe covârșitoare atunci cînd zărim impunătorul pod ce traversează Dunărea (431 m lungime și avînd ca punct de sprijin un singur pylon, cu o înălțime de 80 m) și Hradul (Cetatea, Castelul), ce domină fluviul și orașul vechi de pe o colină proeminentă. Înconjurată de ziduri puternice, cetatea are forma unui patruleter, avînd la colțuri turnuri cu acoperișuri ascuțite. Mai spre vest, din vastele zone verzi ne zîmbesc cochetele locuințe presărate pe versanții Carpaților Mici.

2. Bratislava văzută din cafeneaua situată în piciorul podului de pe Dunăre,

imens compas ce sprijină prin cabluri acest edificiu, unicat european. Cei ce au șansa de a privi orașul de la una din mesele situate perpendicular pe axul podului, vor beneficia de vraja pe care o

crează neîntreruptul du-te vino al mașinilor și vapoarelor. Noaptea, mai ales, podul luminat feeric și mulțimea mașinilor crează un fascinant joc de lumini. Privirile ne sînt atrase de cetatea către care, zi și noapte, se îndreaptă miile de vizitatori și localnici. La poalele cetății, Domul Sfîntul Martin impune prin silueta zveltă a turlei sale. Orașul vechi își oferă cu dărnicie frumusețile arhitecturale.

3. Bratislava văzută din Hrad.

Nu cred că poți ajunge în oraș fără a merge acolo sus, în cetate, de unde ai o vastă cuprindere a Bazinului Bratislavei și a înălțimilor Carpaților Mici. Fluviul curge vioi la poalele stîncilor. Urmele zidurilor de apărare sînt presărate pretutindeni pe versant. Castelul, construit în stil gotic, dar refăcut în 1769 în stil renascentist, la porunca Mariei Tereza, adăpostește astăzi Sălile de reprezentare ale Consiliului Național Slovak și colecțiile secției de istorie a Muzeului Național Slovak. Sala cavalerilor este folosită ca sală de concerte.

4. Bratislava văzută de la monumentul Slavin.

Monumentul — dedicat Armatei sovietice — are o înălțime de circa 41 m deasupra sălii de ceremonii, iar în partea superioară — o statuie din bronz cu înălțimea de 10 m. De pe platoul presărat cu trandafiri, poți observa în voie și partea mai nouă a orașului, dominată de construcții cu mai multe etaje, separate de vaste spații verzi. Aveam să mă conving ulterior de respectul pentru parcuri pe care îl au slovacii. Bine îngrijite și presărate cu lacuri de agrement, cu numeroase lebede albe, parcurile te întîmpină la tot pasul. Frapantă este și trecerea de la noile locuințe la plantațiile viticole; să nu uităm că Bratislava este și un centru viticol important. Coborîm către orașul vechi, încercînd să vă oferim un mic tur al străzilor și monumentelor ce atrag pașii atîtor vizitatori de pretutindeni.

5. Bratislava văzută prin piețele sale:

Piața Rudnayovo este dominată de Domul Sfîntu Martin, construcție în stil gotic (sec. XIV—XV), cu splendide vitralii și cu o orgă impresionantă. Pe strada *Michalská* putem admira: Palatul Camerei Regale, construit în stil baroc între anii 1753—1756, astăzi aici funcționînd Biblioteca Universitară; Poarta și turnul Mihail, vestigii ale vechilor fortificații urbane; în turn se află o expoziție de arme vechi. În apropiere se găsește Muzeul farmaciei, adăpostit în localurile, în stil baroc, ale farmaciei „La trei raci”. *Piața Primaciálna* adăpostește Palatul Primatului, construcție realizată într-o arhitectură neoclasică, de la sfîrșitul secolului al XVII-lea. Ea are o remarcabilă galerie de pictură europeană (sec. XVII—XIX) și tapiserii engleze de la 1630—1632. În sala oglinzilor a fost semnată de către Napoleon I și Francisc I, împăratul Austriei, pacea de la Pressburg (1805). Pe strada *Jiráskova*, la numărul 3, construcția datînd din secolul XIV reprezintă Academia Istropolitana, primul sediu al universității. *Piața 4 Aprilie* adăpostește Primăria veche, ridicată inițial în stil gotic (sec. XIV—XV), dar refăcută în stil baroc. În

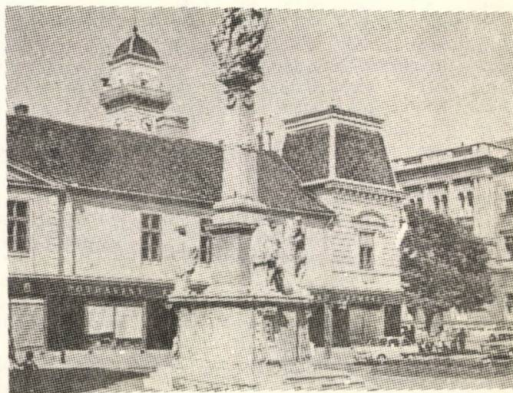


săliile sale sînt expuse colecțiile muzeului municipal de istorie veche (documente și cărți). Vara, curtea interioară oferă o admirabilă ambianță pentru desfășurarea unor concerte și spectacole de teatru. Piața, înconjurată de o seamă de alte clădiri cu stiluri arhitectonice diverse, are în mijlocul ei o frumoasă fîntînă a lui Roland. Pe strada *Farská* ne atrage atenția turnul gotic, original, al Bisericii Clariselor. Aici se află Galeria municipală de artă, adăpostind tablouri și statui gotice. Merită să fie cunoscută Biserica Franciscanilor din *Piața Dibrovovo*, construită în stil gotic (1290—1297) și avînd un remarcabil turn hexagonal. *Piața Hviezdoslavovo* adăpostește, printre alte construcții, Teatrul Național Slovac, realizat în stil neorenescentist între 1884—1886 și avînd în fața sa Fîntîna Ganymed. În lungul Dunării, pe cheiurile *Vajanského* ne atrage atenția clădirea veche și mai ales cea nouă (deosebit de îndrăzneată ca arhitectură) adăpostind Muzeul Național Slovac.

Desigur că sînt multe alte monumente pe care le-am putea aminti aici, dar credem că fiecare turist poate să le descopere parcurgînd agale străzile cu aer medieval: *Klariska*, *Radnicná*, *Lenin-gradska*, *Ursulinska*, *Mostova* și multe altele. De la Bratislava către est, către Cîmpia Panonică, Dunărea trece pe la Komárno, un oraș-port cu 40 000 locuitori, în apropierea căruia românii au

construit colonia Clementina. De la Komárno, Dunărea Mică, unită cu Vahul, revine la o albie unică, a Dunării Mari și dincolo de Stúrovo părăsește teritoriul Cehoslovaciei...

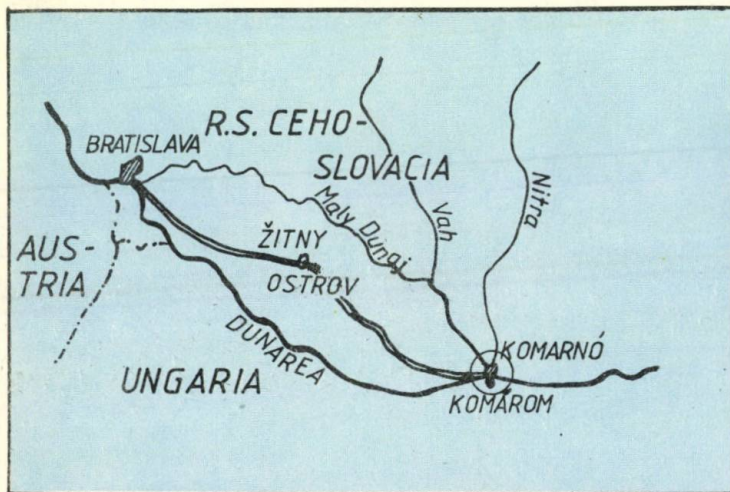
DĂNUȚ CĂLIN



KOMARNÓ—KOMÁROM,

baștina lui Jokai și Lehar

● Cetate niciodată definitiv supusă ● Muzeul Podunajskié — repere istorice, religioase și ale unui „rai al păsărilor“ ● Doi titani ai culturii: Jokai și Lehar



Îndată ce părăsește Bratislava, metropola istoriei slovace, Dunărea își împarte apele, formînd două brațe, care cuprind între ele, pe o lungime de aproape o sută de kilometri, Žitny Ostrov (Insula Griului). Brațul stîng, Maly Dunaj (Dunărea Mică), aduce, pe alocuri, cu Oltul în Țara Birsei, curgînd însă lent, adeseori băltînd. Reîntîlnirea cu Dunărea Mare se face aproape de Komarnó, unde riul Vah, cel mai mare din interiorul Cehoslovaciei (390 km), se varsă în Dunărea Mică, făcînd-o să devină tumultuoasă și să se grăbească. În ultimii ani, Žitny Ostrov este supus unor transformări uriașe: parte din insulă va fi acoperită de apele lacului de acumulare al hidrocentralei pe care Ungaria și Cehoslovacia o construiesc în comun.

Intrarea în Komarnó înseamnă despicarea acestei străvechi localități în două: cam o treime din ea rămîne pe teritoriul Ungariei (sub denumirea de Komárom), iar cealaltă, cu monumentele vechi și străvechi — Cehoslovaciei, care aici, la Komarnó, are cele mai mari șantiere navale ale țării. Avînd doar ceva mai mult de 40 000 de locuitori, Komarnó se mindrește cu vechimea sa. Clădit pe vatra fostelor

castre romane Clementina și Brigetia, existente în secolele IV—I î.e.n., Komarnó este menționat, pentru prima oară, în anul 1075, cînd a re-devenit o puternică fortăreață în calea popoarelor migratoare.

— În anul 1240, ne spune Zdenek Sverák, muzeograf din Komarnó, cetatea de aici a fost printre puținele care au spart valul năvălirii tătarilor. Prin anul 1330, așezarea capătă dreptul de oraș-cetate, pentru că în vremea lui Matei Corvin să cunoască cea mai prosperă viață din istoria-i medievală. După cucerirea Ungariei de către turci, urmare a bătăliei de la Mohacs (1525), prin anul 1529, Komarnó-Komárom este atacat de turci, dar abia după 65 de ani, în 1594 ei reușesc să-l supună, pentru scurt timp însă, fiind nevoiți să acționeze mereu pentru a resupune acest bastion revoltat. În anul 1745, așezarea este declarată „oraș regal liber“, printr-un decret al Mariei Terezia, împărăteasă a Austriei și regină a Ungariei și Boemiei. Un secol mai tîrziu, în 1848, orașul a fost un puternic centru revoluționar, care a capitulat abia după ce armatele lui Kossuth au fost înfrînte la Șiria...

Din discuția cu Sverák, aflăm că în 1899 au luat ființă șantierele na-

vale, care au transformat orașul într-un puternic centru muncitoresc, devenit, în 1919, un aliat de nădejde al revoluției maghiare, iar în timpul celui de al doilea război mondial — un port-drapel al rezistenței și insurjecției slovace.

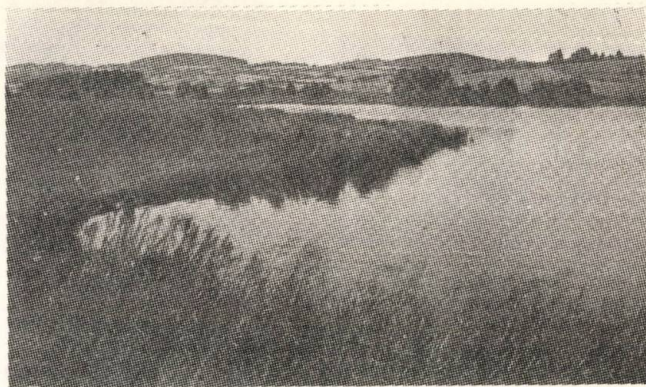
Poposind la Komarnó, călătorul cuprinde cu privirea orașul zilelor noastre — cu cinci cartiere construite după 1945 — dar, dornic să cunoască trecutul istoric al vechii cetăți, el va căuta să viziteze, în primul rînd, monumentele vechi, unele ruinate din cauza cutremurelor din anii 1763—83, altele — în timpul războaielor care au bîntuit aceste locuri. Nefăcînd excepție de la regulă, de îndată ce am trecut de vama ungaro-cehoslovacă, instalată pe podul rutier arcuit peste Dunăre, am căutat ruinele cetății. Le-am găsit, mai întîi, pe cele ale fortăreței vechi, care avea în față „șanțul de apă“ al Dunării, apoi pe cele ale cetății mai noi, căreia în anul 1844 i s-a adăugat „Poarta Bratislavei“, în stil calsc. Cetatea Komarnó este socotită un monument cultural național; cea nouă a fost construită sub formă de stea cu cinci colțuri, în stil Vauban, cu ziduri înalte, crenelate. Ne-am oprit apoi la primăria orașului, care mai poartă denumirea austriacă de „rathaus“, ridicată în 1875 (stil neoclasic), la Colegiul reformat (în același stil) și la cel al iezuiților, clădit într-un baroc de o mare frumusețe. În cele din urmă, am poposit la Podunajskié Muzeum (Muzeul Dunării), unde am întîlnit numeroase puncte de reper ale istoriei orașului, alături de exponate din Žitny Ostrov, îndeosebi păsări și animale ocrotite de lege.

Vizitînd muzeul poți cunoaște, de asemenea, arta în Slovacia de sud-vest și arhitectura din zonă (Komarnó fiind un punct de confluență al artei lemnului din Carpați și masivul Bükk cu sofisticatele stiluri europene), portul și obiceiurile populației. De un mare interes se bucură exponatele artei religioase, îndeosebi cele aduse dintr-o biserică... ortodoxă. Da! Dintr-o biserică ortodoxă, clădită în stil... baroc (!) care are un iconostas din secolul al XVI-lea și de unde au ajuns la muzeu numeroase icoane de lemn, (pictate în secolele XVII—XVIII) potrivit tehnicilor iconarilor de pe valea Izei (!) din Maramureș.

Komarnó oferă și alte curiozități! În biserica Sf. Rozalia (catolică, în stil clasic) se află o placă memorială adusă de la casa unde s-a năcut marele scriitor maghiar Jokai Mór, un clasic al literaturii maghiare, com-

parabil, ca stil, cu Sadoveanu. Creatorul romanelor „Omul de aur”, „Diamantele negre”, „Crăișorii”, „Trandafirul galben”, „Libertatea sub zăpadă” și altele este un fiu al orașului Komarnó. Participant activ la revoluția din 1848, el a înfățișat, în vasta-i operă, aspecte din lupta de eliberare a popoarelor din Imperiul Austro-Ungar și din alte țări. Între cărțile sale se află și romanul „Capul lui Iordache” (în care sînt descrise luptele pandurilor lui Tudor Vladimirescu), iar în „Săracii bogați” (tradus în românește sub titlul „Fața neagră”), Jokai arată trudnica viață a moșilor din Apuseni. Casa memorială a scriitorului — unul dintre făuritorii limbii maghiare moderne — păstrează, în curtea sa, bustul lui Jokai, iar în grădina Muzeului Dunării se impune vizitatorilor o splendidă statuie a acestuia.

Dar Komarnó a dat și un titan al muzicii! Este vorba de Franz Lehar (1878—1948), cunoscut autor al savuroaselor operete „Văduva veselă”, „Țara surisului”, „Paganini”, „Contele de Luxemburg”, „Dragoste de țigan” și altele. Scrise cu fantezie melodică, într-un pronunțat caracter de dans, cu mult simț orchestral, operele lui Lehar au amalgamat elemente din folclorul slav, maghiar și



românesc — ca, de pildă, în „Cio-cirliia” — dînd compoziții inegalabile. În parcul orașului, care-i poartă numele și unde se află statuia compozitorului, se desfășoară, în fiecare an, „Festivalul operetelor lui Lehar”, manifestare culturală de tradiție, după cum, tot anual, în luna mai, „Zilele memoriale Jokai” marchează tradiționala sărbătoare a cetățenilor de origine maghiară.

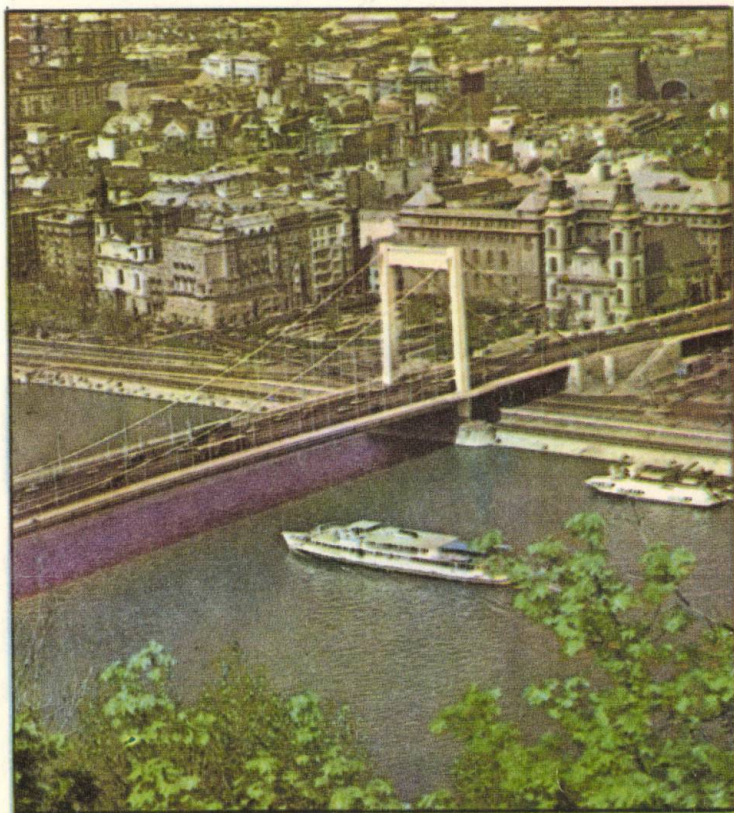
— La Podunajskié Muzeum, se pot vedea obiecte din casele memoriale ale celor doi titani ai culturii, îmi spunea profesorul Jiri Novotny din Komarnó. Operele lor au dus

faima orașului nostru peste mări și țări, dînd vechiului nume al așezării o strălucire nouă. Răscruce de drumuri între est, vest și sud, cetate de veghe în calea dușmanilor de-a lungul veacurilor, focar de cultură internațional, neînfrînt centru revoluționar, Komarnó-Komárom va fi, peste cîțiva ani, nu numai la figurat ci și la propriu un centru al lumii, unde Dunărea încătușată va crea mii de sori, ce vor radia din marea hidrocentrală născută aici.

SEVER NORAN

LÎNGĂ
LANCHID

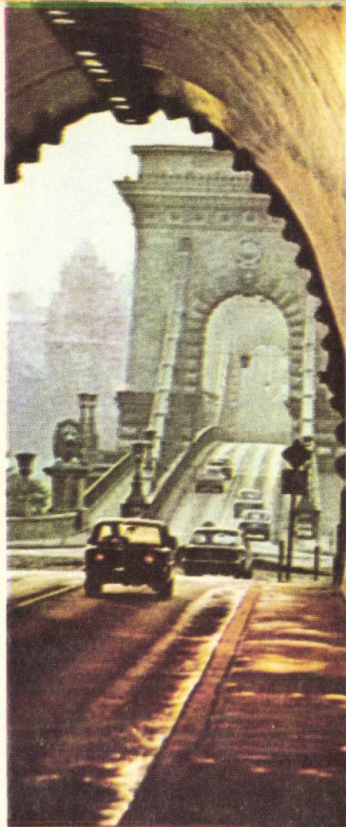
Seara de octombrie coboara peste foșnetul copacilor ce acoperă forfota debarcaderului. O mulțime de oameni își dau parcă întîlnire acolo. Așteaptă sosirea elegantelor vapoare albe, se urcă, își ocupă locurile, iar zveltele ambarcațiuni împodobite cu stegulețe multicolore pornesc despîcînd valuri, lăsînd în urmă aripi de spume albe. Așa începe călătoria de seară pe apele Dunării, la Budapesta.



De pe întinsa oglindă a apei, care trece prin centrul capitalei pe o lungime de aproape treizeci de kilometri, orașul se descoperă în peisaje inedite. Pe malul drept, la Buda, panorama se desfășoară cu dărnicie, deschizând înguste miniaturi, cu romantice străzi între dealuri înverzite, ce par coborâte din Evul Mediu. Pe malul stâng, în spatele unor perdele subțiri de arbori, sau uneori chiar din imediata apropiere a peluzelor albe, se înalță clădiri cenușii, impunătoare, care cuprind mulțime de instituții publice, administrative, magazine...

Vaporașul ne duce pe sub arcade grațioase de poduri, fiecare purtând însemne arhitecturale ale unor vremuri precise. Cel mai vechi dintre acestea este Podul cu lanțuri (Lánchíd), construit de Adam Clark, iar cea mai nouă construcție de acest fel, dintre frumoasele edificii care l-au adus Budapestei numele de „regină a podurilor”, este Podul Elisabeta, lung de peste trei sute treizeci de metri, cunoscut pentru linia sa zveltă și delicată. Frumoasele poduri, astăzi refăcute, au suferit distrugerii grave în perioada celui de-al doilea război mondial. Podul Árpád, ale cărui lucrări s-au terminat în urmă cu aproape patruzeci de ani, este acum dominat de un trafic rutier deosebit de intens între cele două părți ale orașului.

Insula Margareta: Dunărea se desparte în două pentru a o îmbrățișa și a o legăna, așa cum face din vremuri imemorabile. Umbrele serii coboară. Cățuri ușoare se ridică din valuri. Pe maluri, clădirile par că se înalță din aburi transparenți. Aproape că nu le mai poți desluși liniile de bază. Luminile orașului fac să



strălucească pentru noi, cei de pe fluviu, acoperișurile orașului. Dacă am fi pornit, ca orice călător, pe timp de zi, să cunoaștem Budapesta mergând pe jos, la pas, pe străzi, pe bulevarde, poate că nu le-am fi descoperit în întreaga lor frumusețe, așa cum o putem face de pe oglinda Dunării. De pe apă, de la mare distanță, se conturează coroane bogate de copaci; mai sus, în terase, apare zidul vechii cetăți cu întărituri și creneluri, iar și mai sus se desfășoară, într-o întinsă panoramă, palatul regal. În părți,

acoperișuri drepte, tăiate parcă pe cerul de culoare închisă; în mijloc coloane albe, zvelte, susțin frontispiciul din care urcă o cupolă ce străpunge întunericul...

Clădiri cenușii ce poartă deasupra acoperișuri albe. Cupole tăiate de arcade înguste ca niște ochiuri de fereastră; acoperișuri ondulate ca niște emblematice arcuri de poduri; acoperișuri crenelate, între ferestre și țigle colorate; acoperișuri rotunde ca niște culmi odihnitoare, de dealuri; acoperișuri împoșoabite cu capete de statui, cu flori, cu dantelării în gips și balconase, cu balustrade și grilaje negre, roșii, albe; terase deschise... Turnuri cu ferestre de jur împrejur; acoperișuri conice de țiglă lucitoare, amintind de foisoarele vechilor cetăți... Acoperișuri albe, dantelării în piatră strălucind în luminile nopții...

Podul cu lanțuri ne atrage privirea ca un magnet. Arcurile lui deschid îndrăznește acolade spre cer, iar baza sa unește malurile Dunării printr-o linie sigură, dreaptă, ce pornește de la picioarele celor doi uriași lei de piatră... Podul cu lanțuri este în întregime o feerie de lumini, o salbă de becuri mari și mici, aruncind deasupra apei reflexe în valuri mișcătoare. În imediata sa apropiere, somptuoasa clădire a Parlamentului străpunge cerul nopții cu acoperișurile sale: uriașa cupolă sclipeste argintiu, înconjurată de filigrane în piatră albă, turnuri dantelate mari și mici, toate ca o uriașă orgă prin care se înalță eterna muzică a valurilor Dunării.

Lumini, linii, culori, legănări de ape, toate - o poezie sub cerul nopții de octombrie.

LIDIA NOVAC



BELGRAD

între două capodopere



Belgradul, Beograd în vorbirea popoarelor iugoslave — „Orașul alb” — denumit așa de primele triburi slave venite de la nord, impresionate de meterezele sale albe ridicate pe colinele împădurite, se oglindește măreț în apele Savei și Dunării. Numele de Beograd apare pentru prima oară în secolul al IX-a, într-un manuscris în slava veche, privind viața lui Clement de Ohrida.

La confluența Dunării cu Sava, pe partea dreaptă a celor două râuri înfrățite, stau de strajă zidurile fortăreței Kalemegdan. Pe un soclu de beton de aproape 20 m se înalță una dintre capodoperele marelui cioplitor Ivan Mestrovici: „Învingătorul”. Ridicată pe o coloană dorică, brăzdată de caneluri verticale, statuia a făcut parte dintr-un ansamblu intitulat „Alegorie”, creat în anul 1913, prin care artistul Dalmației stîncose sărbătorea victoria poporului sîrb în războaiele balcanice. Din întreaga compoziție, dis-

trusă în timpul primului război mondial nu s-a conservat decît această figură care, în 1924, a fost fixată în Kalemegdan, căpătînd definitiv și sensul adevărat — de simbol al Belgradului, al triumfului luptei popoarelor iugoslave pentru libertate socială și națională.

Kalemegdan, fortăreața străveche a „Orașului alb”, ridicată la răscruce de drumuri terestre și fluviale, s-a numit Singidum cu patru secole î.e.n., atunci cînd celții au construit aici prima fortificație, pe care romanii au cucerit-o la începutul veacului al doilea, latinizînd-o în Singidunum. Devastat de huni și de avari (sec. V și VI), disputat în Evul mediu de bizantini, bulgari și unguri, înainte de a cădea în miinile turcilor, după repetate atacuri și asedii, Belgradul a fost străbătut de armatele Cruciaților, în veacul al XIII-lea. În secolele XIV și XV a fost stăpînit de sîrbii regelui Dragutin, ai împăratului Dușan și ai despotului

Ștefan. După bătălia de la Kosovo (Cîmpul mîerlei), din anul 1389, cînd nucleul statului sîrb s-a deplasat către nord, capitala a fost mutată de la Krusevaț la Belgrad.

„Unul dintre marile orașe vechi într-un loc minunat... cum rar există în lume... cu fortificații de tot felul și cu mărfuri variate. Negustorii sosesc fără încetare din toate părțile și, din zi în zi, rapid acest oraș se mărește încontinuu” — notează entuziasmat Constantin Filozoful, biograful despotului. După moartea lui Ștefan, în anul 1427, ungurii au ocupat orașul. Marele căpitan de oști, transilvăneanul lancu de Hunedoara a apărut în anul 1456 Belgradul, stăvilind înaintarea lui Mahomed II, cuceritorul Constantinopolului. La Zemum, cartier al Belgradului de astăzi, cetatea de graniță de altă dată, se află Turnul de cărămidă roșie al lui lancu, mort de ciumă pe aceste meleaguri. O gravură de epocă reprezintă momentul cuceririi Belgradului, după atacuri succesive și asedii prelungeți, în anul 1521, de către Soliman Magnificul: galerele turcești, pline de soldați, împresurează bătrînul oraș medieval cu ziduri înalte, turnuri și clopotnițe zvelte.

Otomanii au stăpînit Belgradul trei secole și jumătate, perioadă îndelungată, în care s-a dezvoltat ca oraș turcesc, cel mai mare și mai important din Peninsula Balcanică, Darul Al Dzahad — „Orașul războiului sfînt”. Din vechea cetate, denumită acum Kalemegdan, au rămas puține ruine; actuala fortăreață a fost zidită de austrieci, care au stăpînit de trei ori orașul; în perioada 1717—1739 ei au reconstruit cetatea după planurile elvețianului M. Von Docksat, cu numeroase șanțuri, ziduri de apărare, crenelurile și ogive.

Prima insurecție a sîrbilor a dus la eliberarea Belgradului (între 1806—1813), iar cea de a doua, la o independență parțială, fortăreața fiind ocupată de turci încă 5 ani, pînă în 1867. Ulterior, orașul oriental al Belgradului s-a transformat rapid într-un centru european, făcîndu-se călăuză la celelalte popoare iugoslave ce se găseau încă sub dominație străină. În timpul primului război mondial, Belgradul a fost ocupat de armatele Austriei și Germaniei. După eliberare, în 1918, cerul s-a înseninat deasupra Belgradului, capitala unui stat unificat al Iugoslaviei. Dar nori negri s-au adunat din nou: în dimineața zilei de 6 aprilie 1941, în timp ce trupele hitleriste invadeau țara fără declarație de război, 750 de bombardiere, în valuri succesive, au trecut la distrugerea „Orașului alb”, spulberînd minunatele edificii construite cu trudă, ucigînd mii de belgrădeni. Începînd din prima vară a ocupației, Belgradul a dat semnalul insurecției populare, menținînd aprinsă strălucitoarea faclie a rezistenței naționale. La 20 octombrie 1944, după ce a suferit și cîteva mari bombardamente ale aviației aliate, orașul a fost eliberat de sub tirania hitleristă.

De sus, de pe colina Kalemegdan (122 m altitudine) se deschide fantastica panoramă a pitorescului oraș înălțat pe malul drept al Dunării, deasupra panglicii argintii a fluviului, lat de 750 m, acolo unde riul Sava, larg de 400 m, descrie o buclă către nord, aducînd ape reci din crestele înzăpezite ale Alpilor Iulieni și din cetatea de piatră a Muntenegrului. De fiecare parte a colinei coboară enorme trepte etajate către sud, spre orașul desfășurat în evantai. La bază, se răsfață scîldate în soare edificii medievale și cupolele argintate ale construcțiilor moderne; Noul Belgrad este un mare oraș în extindere continuă, a depășit riul Sava și a cuprins localitatea Zemum, vechea cetate de pe partea dreaptă a Dunării. Orașul nou este legat de cel vechi prin trei poduri, dintre care **Gazela** duce direct pe **Terazie**, centrul Belara-

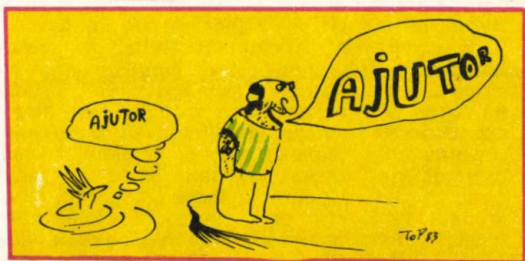
dului de altădată... Cîteva sute de metri despart... cîteva sute de ani!

Orașul vechi, asemenea Romei și Constantinopolului, este presărat pe șapte coline, dintre care majoritatea păstrează denumirile de odinioară: Kalemegdan, Terazie, Vraciar, Vojdovaț, Zvezdara, Topcidersko brdo, Dediniie, separate tot de atîtea văi; Dorcial, Savski venac, Palilula, Bulduler, Karaburma, Dušanovat și Seniak. Numeroase blocuri moderne, diseminate printre clădirile de odinioară, scot în evidență contrastul dintre vechi și nou, tendința dezvoltării pe verticală a viitorului Beograd.

În Piața Republicii se află monumentul Knez Mihailo Obrenovici, iar în spatele statuii, Teatrul de Operă și Balet. Pe partea opusă teatrului se găsește Muzeul Național; Galeria de fresce, din strada Cara Urasca, este o veritabilă sinteză a valorilor de artă murală proprie minăstirilor sîrbești și macedonene. Prin strada Kneza Mihailo se ajunge în Ulița 7 Iula, unde se găsește Soborna Trkva, cu un turn înalt, în stil baroc. În fața intrării principale se află pietrele de mormînt ale scriitorilor Dositei Obradovici și Vuk Karadzici, reformatori ai limbii literare sîrbești, iar în interiorul catedralei, mormintele cnezilor Miloș și Mihailo Obrenovici. La capătul străzii Knez Mihailo ne găsim în fața intrării în parcul Kalemegdan. Aleea principală duce spre Gorni Grad („Orașul de Sus”), cu monumentul sculptat de Ivan Mestrovici, simbol al recunoștinței poporului iugoslav pentru ajutorul dat de francezi în timpul primului război mondial. În spatele monumentului se găsește șanțul fortăreței; de aici, mergînd spre stînga, de-a lungul povîrnișului ce cade în apa Savei, ajungem la statuia „Învîgătorul”. În apropierea Dunării se înalță turnul octogonal Neboisa din care, trecînd podul deasupra șanțului, se intră pe sub poarta Zindar, cu două turnuri gemene crenelate, pe aleea care urcă la restaurantul cetății, de unde se deschide splendidă panoramă a orașului. În cetate se poate intra și prin poarta turnului Sahat Kapia, numită așa deoarece se află în apropierea turnului cu ceas.

În partea sudică a Belgradului, pe autostrada nr. 1 a Nișului se înalță Muntele Avala (511 m), dominat de turnul de televiziune, impresionant catarg de oțel și beton înalt de peste 200 m. Pe Avala, înconjurat de păduri, a fost ridicat monumentul Eroului Necunoscut, o altă capodoperă a lui Mestrovici, sculptat în marmură neagră de lablanița, terminat în anul 1939. Oport citatide (sculpturi reprezentînd femei în portul național din diferite regiuni ale Iugoslaviei) sprijină plafonul mausoleului spre care duce o monumentală scară. De pe Avala se deschide întreaga panoramă a capitalei, formată din noul și vechiul Beograd, „**orașe**” separate și unite de liniștile ape ale Savei, îmbrățișate de panglica de argint a bătrînului Danubiu într-un minunat decor, fremătînd de viață.

TRAIAN NAUM



DUNĂREA

curge prin viața mea

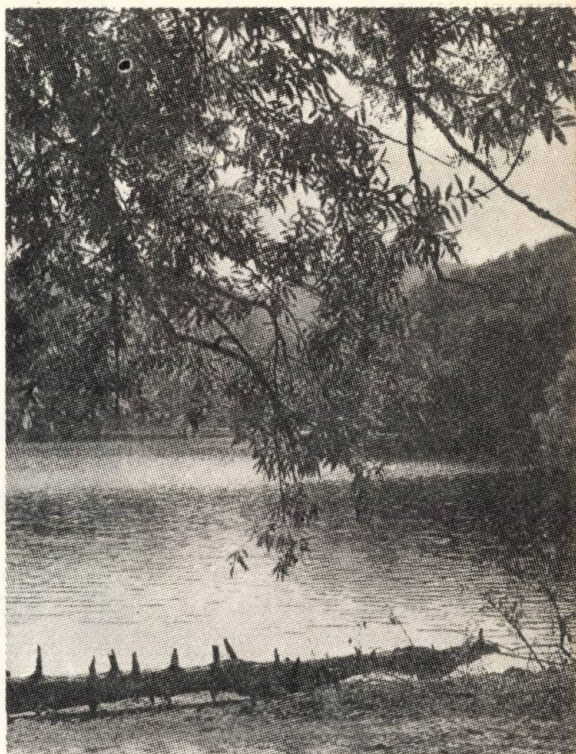
Cu prilejul tradiționalei întâlniri internaționale a ziariștilor și scriitorilor de turism din stațiunea Tucepi - Iugoslavia, l-am cunoscut, în mai 1988, pe DOBRIVOJE DJOKOVICI, astăzi consilier al Uniunii Ziariștilor iugoslavi, după ce mulți ani a fost secretarul acestei instituții, în care am descoperit un mare îndrăgostit de Dunăre. Eram pe malul Adriaticii, pe terasa-restaurant a hotelului „Alga” - un hotel cochet, înconjurat de pini, între munte și mare - azeam valurile mării spărgându-se leneșe de țărm, iar el, transpus, uitînd parcă unde ne aflăm, îmi vorbea, pentru almanahul nostru, despre Dunăre.

CU BARCA, PE DUNĂRE, PRIN IUGOSLAVIA

— Dunărea curge prin viața mea de cînd mă știu. Timp de 23 de ani am cutreierat mereu apele Dunării cu o barcă cu motor. O barcă de 10 persoane, în care aveam amenajate și patru locuri pentru dormit. Dunărea mi-a oferit vacanțe, ieșiri în natură, călătorii și întâmplări de neuitat. Timpul liber mi l-am petrecut întotdeauna — ca și acum, de altfel — pe Dunăre sau pe malul Dunării. Pot spune că am avut de toate bucuriile și plăcerile pe care ți le poate oferi Dunărea, atît pe apă cît și pe uscat.

— Cartea dumneavoastră, „Pe Dunăre, prin Iugoslavia” apărută cu 15 ani în urmă, s-a născut din această dragoste?

— Într-un fel, da. Dar nu-i o carte de impresii, nu conține pătani sau aventuri personale pe apele fluviului, ci cu totul altceva. Este o lucrare despre potențialul turistic al Dunării pe teritoriul Iugoslaviei. Pentru a o putea scrie m-am documentat serios, am însoțit Dunărea pe toată lungimea ei, de la intrarea în Iugoslavia pînă la ieșirea din țară. Pe vremea aceea lucram la o editură specializată în turism. Cartea s-a dorit o pledoarie pentru dezvoltarea turismului pe Dunăre. Și trebuie să vă spun că la noi și astăzi, la fel ca atunci, nu există o circulație turistică pe fluviu. Nu aveam nici un vapor de pasageri care să satisfacă dorința oamenilor de a călători pe Dunăre. Se fac eforturi pentru introducerea unor vaporașe rapide, dar nu v-aș putea spune cînd și în ce fel se va rezolva această problemă. Eu cred, însă, în viitorul turistic al Dunării, am convingerea că nu peste mulți ani i se va acorda atenția cuvenită. În ultimele decenii investițiile s-au concentrat în special pentru dezvoltarea turismului pe litoralul Adriaticii. De acord, și eu iubesc marea, și pe mine mă încintă litoralul, dar, după părerea mea, Dunărea are valențe turistice mult mai atrăgătoare. Natura bogată din preajma fluviului, peisajul divers, obiectivele turistice de mare valoare istorică și artistică din orașele de pe cele două maluri, posibilitățile de agrement, sporturile nautice și, nu în ultimul rînd, pescuitul îi determină pe mulți Iugoslavi să se apropie de Dunăre și să rămînă departe de litoral.



— În ce constă și cum se realizează această apropiere de Dunăre?

— La noi, la Belgrad, există foarte mulți îndrăgostiți de turismul pe Dunăre. Au bărcile la mal. Pe riul Sava și pe Dunăre se pot vedea, numai în preajma Belgradului, grupate în anumite puncte, peste 10.000 de căsuțe plutitoare. Un astfel de

punct este la Ada Țiganlia, pe Sava, la circa 2 km de vărsarea riului în Dunăre. Oamenii, cum au puțin timp liber, vin la aceste căsuțe, pescuiesc, fac plajă, se odihnesc. Pe malurile Dunării există moteluri și mici hoteluri construite pentru amatorii de pescuit. Avem, de asemenea, multe căsuțe particulare de vilegiatură. Numărul lor este în continuă creștere.

— *Ce competiții sportive sau acțiuni turistice de anvergură se organizează pe Dunăre?*

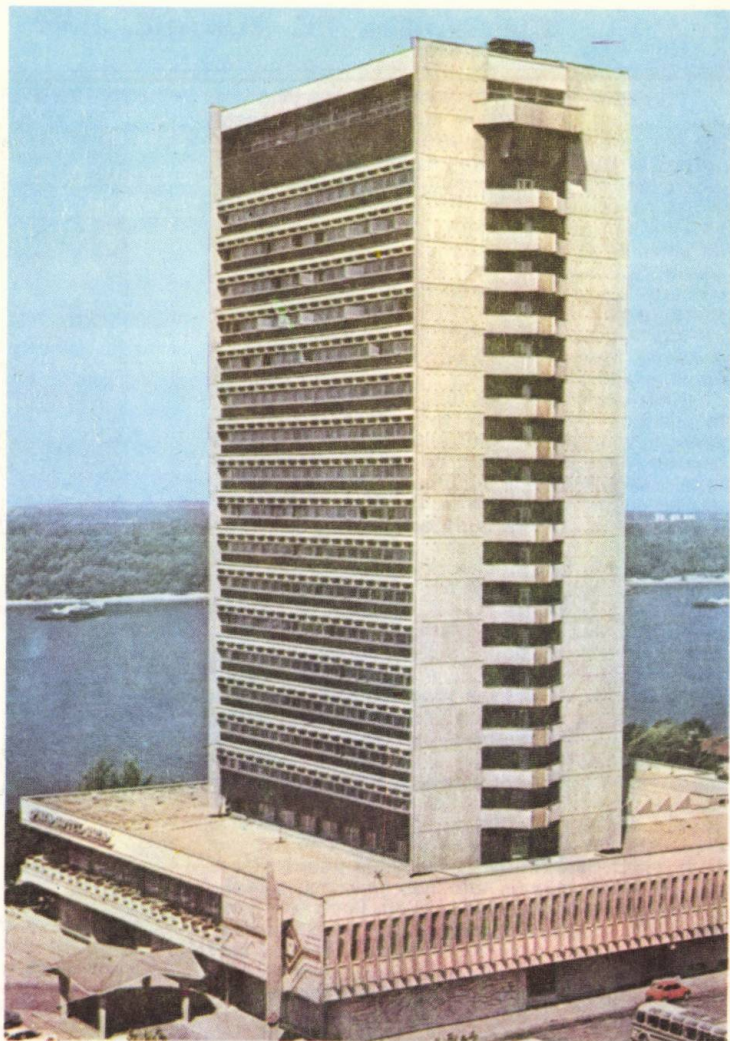
— În fiecare an, săptămînalul „Politica ilustrată” organizează o regată pe Dunăre, la care sînt invitați să participe toți posesorii de bărci cu motor. Această regată adună la start între cinci și șase sute de bărci. Toată lumea petrece 7 zile plutind pe Dunăre. Se pleacă de la Belgrad, se urcă apoi pe Tisa și se intră pe canale din nou în Dunăre, pentru a coborî, în final, iarăși la Belgrad. În orașele de pe traseu participanților li se oferă programe cu caracter turistic și distractiv. Nu se urmărește obținerea unor performanțe sportive ci doar umplerea zilelor cu cît mai multe satisfacții nautice și turistice. A doua mare grijă a organizatorilor este ca participanții să ajungă „toți” la... li-

nia de sosire”. Se organizează, de asemenea, regate pentru bărci cu pînze, care au un pronunțat caracter sportiv. Tot pe Dunăre se organizează, în fiecare vară, și o competiție insolită: „Ceaunul de aur dunărean”. Este o întrecere de măiestrie culinară, care se bucură de o mare popularitate la noi. Are faze preliminare, organizate de uniunile de turism cumulate, și o fază finală, care se desfășoară cu mare pompă, de fiecare dată în altă localitate de pe malul Dunării. Vin la competiție și „reprezentanți” ai altor țări dunărene, dar sînt admiși numai ca oaspeți. Concursul își propune să stimuleze dezvoltarea artei culinare autohtone. Fiecare concurent trebuie să se prezinte cu ceaunul... gol. Organizatorii îi oferă pește, borș, și toate materiile prime de care are nevoie pentru a putea arăta ce știe! Mai greu este pentru membrii juriului care, în final, trebuie să guste din toate cele 30 de ceaune. Ce rămîne nemîncat, după ce s-au săturat membrii juriului și au căzut de acord asupra cîștigătorului, isprăvesc, fără să fie rugați și cu mare poftă, spectatori.

IUSTIN MORARU

Orașul celor 60 de corăbii

Pentru mine Ruse înseamnă poarta de intrare în Bulgaria: cîteva din călătoriile de documentare, scriind volumul „Prin țara trandafirilor”, au început și s-au sfîrșit aici, orașul-port devenindu-mi astfel deosebit de familiar, cu tot ce înseamnă istoria și străzile sale, monumentele și înnoirile dintr-un deceniu. Și-mi doresc să-l revăd cît mai curînd, ca pe un vechi și statornic prieten, care cu orice nouă întîlnire are să-ți dezvăluie alte taine și frumuseți.



Mai mult ca oricare dintre cele peste o sută de localități bulgărești ce-și spală fața în unda Dunării, Ruse aparține marelui fluviu. Dacă majoritatea actualelor orașe (Vidin, Lon, Oreahovo, Somovit, Nikopole, Sviștov, Ruse, Tutrakan, Silistra — le-am înșirat din amonte spre aval) își are temelia din pietre romane, suprapuse unor straturi traco-gete, doar Ruse intra în cartea antichității ca „orașul celor 60 de corăbii” — Sexaginta Prista — cetatea ridicată pe timpul împăratului Vespasian (în anul 69 e.n.) devenind baza flotei romane pe Istru. Caut urmele vechiului port și sint îndreptat spre... muzeu; doar acolo se mai păstrează piese și documente care vorbesc despre avanpostul de civilizație latină menit, printre altele, să ducă la integrarea spațiului nord-balcanic în faimosul imperiu. Portul de azi, în care intră cele mai mari vase fluviale, ce urcă pe Dunăre dinspre Cernavodă, șantierul de construcții și reparații navale, cu brațele imenselor macarale ca niște pescăruși metalici, nu mai amintesc nimic din ce-a fost odată, în schimb fac dovada vocației de constructor-industriași-comercianți a celor aproximativ 200 000 de locuitori ciți are al patrulea oraș bulgăresc (după Sofia, Plovdiv și Varna). Vocație probată de-a lungul timpului în fel și chip, de la casele Rusciukului, ridicate pe malul înalt ce domină fluviul și de unde se văd Giurgiu și Cimpia Română, la drumul de fier, construit în anii 1864—1866, prima linie ferată a Imperiului otoman, dintre Ruse și Varna, pînă la „Podul Prieteniei” așezat peste fluviu împreună cu constructorii români (1952—1954), întreprinderi de mașini grele și agricole, rafinării, fabrici textile și de produse alimentare, monumente, autostrăzi, supermagazine, parcuri și recentul hotel „Riga”, de înălțimea „Intercontinentalului” bucureștean, ale cărui ferestre sint zilnic scâldate de soarele ce iese parcă din Dunăre...

Cum spuneam, de Ruse mă leagă numeroase amintiri, printre care și cele din prima călătorie în Bulgaria, la începutul deceniului opt, întovărit de un confrate gazetar. În fața gării monumentale ne aștepta un microbuz, cu o ușă culisantă pe-o parte. Vom fi cazați la hotelul „Dunav”, ne-a spus ghidul, și am pornit spre centrul orașului. Trecem prin niște străzi înguste și întortocheate, deoarece artera principală e blocată de un serios șantier. Totul e în construcție; neapărată nevoie de sistematizare



într-un oraș ridicat și distrus, iar ridicat și distrus, în timp ce țara se afla sub jug otoman și-n vremea celui de-al doilea război mondial. Socialismul înseamnă și aici o firească goană pentru cristalizarea unei personalități urbane, dincolo de prezervarea și îmbogățirea valorilor trecutului; edificii și artere de la sfîrșitul secolului trecut, în stil baroc târziu, ce trebuiau să fie integrate cu sfințenie în orașul modern și elegant, ce se contura pe planșetele arhitecților, alături de noile cartiere, cu blocuri zvelte și multă verdeată în „jurul lor. „Astăzi, aveam să citesc într-un scurt reportaj, Ruse este unicul oraș din Bulgaria care are străzi întregi formate din clădiri baroc, bine conservate, dintre care multe sint declarate monumente ale arhitecturii bulgare”. Este, în primul rînd, strada 9 Septembrie, apoi Teatrul de dramă, construit în 1891, după planurile arhitectului italian Nino Rosetti, apoi biserica Trinității, datînd din epoca Renașterii naționale, apoi Biblio-

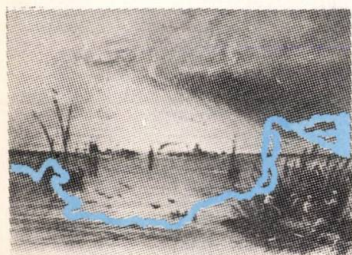
teca județeană și Muzeul de istorie, în total peste 400 de clădiri vechi, care, alături de edificiile, pietele și monumentele contemporane fac din Ruse cel mai frumos oraș bulgăresc de pe malul Dunării. Și cel mai important centru de cultură, cu instituții de învățămînt superior și de cercetare, studio de televiziune, filiale ale uniunilor de creație.

Toate acestea aveam să le aflăm mult mai târziu. În acea primă zi, fusesem invitați la masă de un reprezentant al „Balkanturist”-ului local; foarte mîndru că ne era amfitrion, comandase vin roșu de Mavrud. La al doilea pahar, colegul meu face o mișcare greșită și vinul sîngeriu incendiază fața de masă, curgînd bogat pe haina lui de gală, de culoare alburie. Mavrudul nu iese. E vin gros, de viață lungă și tînește puternică. E vinul legendar...

...Hanul Krum, mai marele și mai înțeleptul peste spațiul bulgar din dimineața veacului IX, a poruncit să fie distruse vile, să fie sparte butoaiile, să nu se mai

vădă strop de vin în întreaga țară (la fel procedase și Deceneu, marele preot și sfetnicul lui Burebista, în Dacia preromană). Legea lui Krum a fost scrisă pe piei și soliile sale au citit-o în toate așezările. Cîți au respectat-o nu se știe, a rămas doar povestea bătrînei care n-a vrut să ardă viața și nici vinul din butoi să-l verse. Avea un fecior, copil slăbuț și fără vlagă, ultimul rămas din mai mulți plecați la oaste. Să nu-i moară de mic, femeia îl creștea cu pîine și cu vin roșu, vinul-frunte, luat din prima storsatură, un untdelemn de viță. Creștea băiatul într-un an cît alții în zece, prindea puterea pămîntului, agerimea vîntului și cutezanța cerului — prinse toate din boabele însoțite de soare. A aflat hanul că nu-i este îndeplinită porunca și a trimis ostașii să-i aducă pe bătrîna și fiul său. Aceasta a îngenucheat și, plîngînd, i-a spus de ce nu a respectat legea. Vrînd să se convingă, Krum a dat ordin ca flăcăul să fie aruncat într-o cușcă cu lei. Cît a durat lupta, femeia împietrea, dar feciorul ei a ucis fiarele și fața lui a făcut înconjurul țării. Și hanul a abrogat legea. Băiatul se numea Mavrud și era din părțile Dunării...

Multă vreme m-a urmărit această poveste, mai ales în orele lungului pelerinaj prin centrul orașului, pentru a găsi o spălătorie chimică, numai acolo pecetea lui Mavrud puțin de fi scoasă. Aproape toate magazinele și cooperativele meșteșugărești erau închise (pauza de prînz). Așa facem un sui-generis tur al orașului toropit de căldură, cu oameni puțini pe străzi, numai pe unele artere comerciale vinzătorii de la tonetele scoase pe trotuar, sub umbră viu colorate, își îndeamnă molcom eventualii cumpărători să se apropie. În Piața Lenin trecem prin fața Monumentului Libertății; doi lei și două turnuri de bronz încădrează o femei hotărîtă, care arată spre nord, spre cîmpiile de unde au venit eliberatorii ruși și români, în anii 1877—1878. Intrăm pe splendida stradă 9 Septembrie, un giuvaier arhitectonic



și urbanistic. Pe placa de bronz pusă pe zidul unei clădiri cu două etaje, îmi reține privirea efigia lui Gheorghe Dimitrov: este amintit momentul cînd, din balconul de deasupra noastră, marele luptător, pe atunci muncitor în oraș, a ținut o fulminantă cuvîntare. În ziua de 7 noiembrie 1910, intra în istoria modernă a Bulgariei un om care-și va dedica întraga viață poporului său, ale cărui virtuți de luptător comunist îl așează în pantheonul marilor conducători ai proletariatului mondial. Prezent în București în ianuarie 1948, cu prilejul semnării Tratatului de prietenie, colaborare și ajutor reciproc dintre România și Bulgaria, Gheorghe Dimitrov spunea: „Prietenia tradițională existentă între popoarele noastre (...) constituie un uriaș capital național, atît pentru poporul bulgar, cît și pentru poporul român. Acest capital este baza trainicelor și solidelor legături de frățe veșnică între ele”...

Ajungem pe malul înalt al Dunării și pătrundem într-o casă cu parter și etaj, unul dintre cele mai vizitate locuri din Ruse: Muzeul BABA TONKA. Sculptura albă de piatră (autor Hristo Tanev) o înfățișează pe bătrîna eroină Tonka Obretenova într-o ținută demnă, cu fața crispată de griji, ochii vorbind despre suprema ei sacrificiu, prin care și-a dăruit cei șapte copii, două fete și cinci băieți, luptei de eliberare a Bulgariei de sub jugul otoman. În casa acestei mame și-au găsit adăpost aproape toți revoluționarii bulgari ce-și pregătiseră celele de vitejie în „Jocurile sfinte” din România. Scriitorul Zaharia Stoinov, participant la mișcare și biograf al lui Hristo Botev, avea să mărturisească: „Baba Tonka ședea ceasuri întregi să se uite să nu scape din ochi nici un vapor și nici o corabie” ce putea să aducă vești din Giurgiu și mai ales ceata lui Hagi Dimităr, legendarul căpitan de haiduci, căruia poetul național, revoluționarul Botev, avea să-i închine o baladă eroică, publicată prima oară în ziarul „Nezavisimost” (Independența), ce apărea la București. Părăsim această clădire adînc evocatoare, în care figura bunicii Tonka se asocia cu a mamei lui Mavrud, și după o jumătate de oră găsim deschisă o spălătorie. Cînd a văzut că meșterul nu se lasă înduplecat să curețe haina foarte repede, ghidul nostru a pronunțat cuvîntul „România”, arătînd spre noi, ceea ce l-a făcut pe bărbatul uscățiu și cu mustață să se lumineze la fața și să promită că-n dimineața următoare aduce el haina la hotel. Ceea ce s-a și întîmplat.

Anii trec în goană, chipul orașului Ruse este din ce în ce mai tînăr și prosper, doar istoria și amintirile îi arată vîrstă multiseculară. Și-mi doresc să stau pe terasa hotelului „Riga”, pentru a mîngia panoramic întreaga desfășurare de forță și frumusețe a acestui port născut acum două milenii sub zodia unor corăbii și avînd azi pe stemă silueta podului-pescăruș peste Dunăre. El este poarta mea de intrare în țara vecină și prietenă.

VALENTIN HOSSU-LONGIN

ȘTIAȚI CĂ...

Vasele românești, de pe vremea lui Mircea și Vlad Țepeș, pînzare și caice, pilotau și serveau expedițiile cruciate care urmau calea fluvială. Dintre documentele care atestă această acțiune amintim doar faimosul Statuto-Nautico a Dogelui Veneției Antonio Tiepolo și Tratatul de comerț între Anglia și Moldova semnat sub Petru Schiopul.

Se spune că negustorul vienez Kleeman a construit la Viena un vas mare din lemn cu care a trecut în Marea Neagră și de acolo mai departe. Era în 1768! În 1829 s-a înființat la Viena „prima societate privilegiată imperială și regală de navigație cu abur pe Dunăre”. Cinci ani mai tîrziu, în 1834 vasul „Argo” al acestei societăți, trece cu succes cataractele și prin Porțile de Fier ajunge la Turnu Severin.

Din „Almanahul Comercial” — 1886 aflăm că Bucureștiul era legat prin vapoarele de poștă (de la Giurgiu) cu Viena, Budapesta, Mohacs, Belgrad, Odesa, Bratislava. Costul unui bilet simplu Cl. I pînă în capitala austriacă era de 88 de lei!, „per 10 kilograme supra greutate de bagagiu” se plătea cîte 5,40 lei.

centrala industrială de medicamente și cosmetice



*Produsele cosmetice realizate
de întreprinderile românești
și-au câștigat un prestigiu meritat
în țară și peste hotare.*

Producător:
Întreprinderea de produse cosmetice „FARMEC” Cluj-Napoca

O.J.T.

MEHEDINȚI

organizează,

în perioada

mai — octombrie,

excursii

pe Dunăre,

cu motonave elegante,

în decorul fascinant

al Cazanelor

și în Golful Cernei.



ORȘOVA

ca o sprinceană de fecioară

Călătoresc spre acea margine de țară unde începe „România pitorească” a lui Vlahuță. Vreau să revăd acel loc, pe care scriitorul îl pomenește ca „plin de amintiri străvechi. Loc pe unde au curs în urmă cu multe veacuri legiunile romane menite a răsădi un popor nou în câmpiile Daciei”. De la Drobeta-Turnu Severin, orașul nepieritoarelor urme ale civilizației romane și medievale, răspindite între smochinii și migdalii care arborează flori dalbe, trenul se avântă în goană nebună. Rămân în urmă capul podului lui Traian împrejmuit de un zid protector, Băile romane, castrul roman Drobeta, castrul lui Traian și cîte alte nestemate ale trecutului și prezentului, pentru ca mai departe să ne lăsăm furăți de frumusețea defileului Dunării. Magistrala de oțel, înfrățită cu panglica de asfalt, se înalță pe brîna muntelui ce cade abrupt în pînza solzoasă a apei. Trecem prin tunele sfredelite în roca dură. Și peste viaducte înalte susținute de arcade durabile, toate realizate într-un timp record. Între Gura Văii și Coramnic, aflat amonte de golful Cerna, pe aproape 24 de kilometri, linia ferată electrificată traversează 56 de poduri și viaducte, 100 de pasarele și 9 tunele. La care am mai adăuga 20 de kilometri de zid de sprijin și 3 stații CFR cu comandă electrodinamică, respectiv: Gura Văii, Vîrciorova și Orșova. La Gura Văii plasamentul înalt al căii ferate ne oferă o imagine panoramică admirabilă. Prin voalul dimineții de primăvară, între malul românesc și cel jugoslav se încadrează o fascinantă orgă de lumini. Pe fundalul incandescent al cascadelor luminoase, se schițează în linii geometrice perfecte cel mai mare monument hidroenergetic al Europei - barajul Porțile de Fier I. Concepția proiectului aparține deopotrivă Institutului de proiectări hidroenergetice - București și Institutului Energoproiect - Belgrad. O



„cetate a luminii” care stă sub semnul colaborării prietenești între România și Iugoslavia. Ansamblul desfășurat între cele două maluri este constituit din barajul deversor, lung de 441 m și lat de 55,5 m. Pe coronament, o șosea lată de 7,8 m unește malurile celor două țări. Pe fiecare mal se află sistemul de ecluzare, cu o cădere de 17 m. Cele două sasuri (amonte și aval), cu o lungime de 310 m și late de 34 m, asigură ecluzarea unui convoi format dintr-un remorcher și 9 șleपुरi. În amonte și în aval de baraj se află porturi de așteptare pentru ecluzare, care durează circa o oră. Centralele hidro-electrice se află între barajul deversor și ecluze. Fiecare are cîte 6 grupuri de turbină alternator. Căderea apei este aici între 35,4 m și 21,6 m.

Tot în cadrul barajului mai intră blocurile de comandă, turnurile de comandă, stațiile de transformare etc. Producția de energie electrică anuală este de circa 11 miliarde kwh, din care jumătate revine țării noastre. Ca urmare a construirii acestui baraj, a luat naștere un mare lac de acumulare, cu un volum de 12 km³ apă. Odată cu creșterea nivelului Dunării, au coborît și obstacolele naturale situate între Gura Văii și Sip (Iugoslavia), care puneau în pericol navigația. De asemenea, datorită inundării celor 105 km² de terenuri, a fost necesară strămutarea a 13 localități riverane. Revenind la călătoria noastră care se derulează în viteză trenului, între Gura Văii și Vîrciorova, Dunărea se îngustează, iar versanții muntoși devin tot mai abrupti. La pîrîul Crucii,

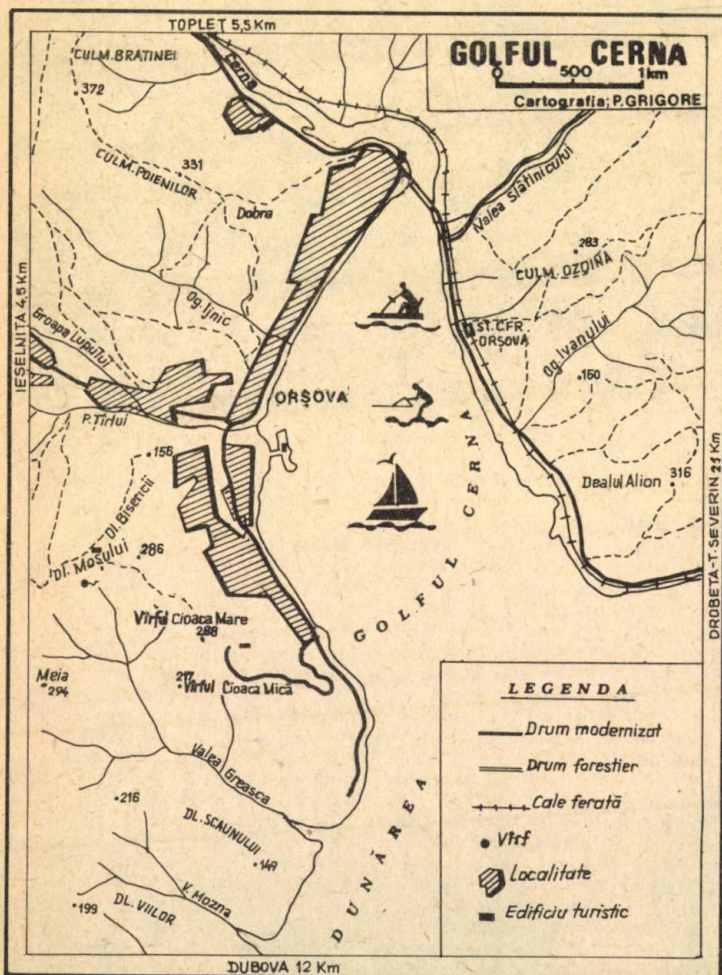
trecem peste viaductul Virului, loc renumit altădată pentru furia apelor care creiau puternice vârtejuri. La șirul văilor amintite se adaugă în continuare Vodița. Pe firul său, ce urcă spre zările Mehedințului, se află un vechi așezământ monahal din Oltenia, construit în timpul lui Vladislav Vlaicu (1370). Și în fine urmează Bahna. În depresiunea sa apele Dunării au format un frumos golf, lung de 1,5 km. Dincolo de gara Virciorova, prin care trecem fulgerător, traversăm viaductul care poartă numele fostei insule Ada-Kaleh. După ce ocolim partea sudică a Munților Mehedinți, pătrundem în zona golfului Cerna. Zăările se deschid larg, iar soarele pune stăpânire pe întregul ținut, unde nu se vede decât apă și munte. Abia ceva mai încolo, în dosul Șantierului Naval și al gării, se zărește Orșova, arculă ca o sprinceană de fecioară la îmbinarea dintre apă și munte.

Formule de vacanță

La parterul hotelului „Dierna”, unde răzbat sirene de vapoare și clipocit de ape, Zdanco Ilievici, șeful acestui complex turistic, îmi vorbește ca un fost profesor de geografie despre turismul zonal. „Orșova, zice, este un oraș nou, dar noi trebuie să păstrăm și să transmitem istoria vechiului oraș care a dispărut ca urmare a construirii barajului. Orșova de odinioară, fortificată, avea funcții strategice. Aflată la jumătatea vîltoarelor clocotitoare ale Cazanului și între colții stîncoși ai Porților de Fier, rolul său era de a păzi drumurile de pe Valea Dunării, Cernei, Porțile Orientale și Poarta de Fier a Transilvaniei. De aici putem deduce numărul mare de castre romane, precum și unelte și obiecte descoperite pe aceste locuri. Orșova a fost colonie romană și purta numele de Tierra sau Dierna. Aici poposeau

vasele, armatele și mărfurile care luau calea marelui drum imperial: Drobeta - Ad Mediam - Tibiscum - Sarmizegetusa - Apulum - Napoca. Mai târziu, în timpul lui Iancu de Hunedoara, cetatea a jucat un mare rol în lupta antiotomană. Iar la 1595 Orșova avea să fie eliberată pentru scurt timp de Mihai Viteazul. La 1683 pe aici au trecut Miron Costin și Gheorghe Duca cu ocazia campaniei împotriva Vienei. În 1739, în urma păcii de la Belgrad, turcii au ocupat din nou Orșova și Insula Ada-Kaleh. Cu această ocazie au încercat devierea cursului Cernei, dar fără rezultat. Și, în fine, nu trebuie uitate marile bătălii date aici în cel de al doilea război mondial.

Actualul oraș, cu o populație de peste 14 000 de locuitori, a fost amplasat pe o secvență de mare frumusețe a magistralei rutiere București-Timișoara (Transeuropean Motorway Team), la 12 km de Porțile de Fier. Perimetrul său ocupă fostele sate Jupînești, Coramnic și Tufari, situate cu 2 km mai sus, pe terasele înșorite ale golfului Cerna. Orșova este o destinație recomandată drumeților, căutătorilor de liniște, iubitorilor de natură și frumoși, amatorilor de sporturi nautice. Datorită climatului mediteranean, cu ierni blînde și primăveri timpurii, cu zile de toamnă încă fierbinți, iar vara - senine dar mereu împrăpătate de brizele montane ușor ozonate, orașul este scăldat în culorile vii ale trandafirilor. Cele două puncte de belvedere - Dealul Moșului și Alion - oferă vizitatorului superbe imagini asupra orașului și golfului Cerna, lung de 5 km, lat de 2 km și adînc de circa 23 m. În largul acestui golf se află o insulă de origine antropică. Un mic paradis, unde edilii au îmbinat armonios natura cu arhitectura rustică a restaurantului „Pescăruș”. Asemenea locuri de petrecere a timpului liber mai putem aminti: complexul turistic de pe Dealul Moșului, cu o paletă largă de oferte (camping, salon vînătoresc, bar de zi, terasă de vară, sală de lectură, sală polivalentă, jocuri mecanice etc.) în centrul civic al orașului se află complexul turistic „Dierna”. Hotelul cu același nume este de categoria I-a (cu 205 locuri, restaurant, terasă, linie de autoservire, bar de zi, shop, agenție de turism). Și, în sfîrșit, la nord de viaductul lung de 600 m care traversează golful, se află o unitate „Autoexpres” (restaurant, braserie, terasă, cofetărie, artizanat, magazin pentru piese auto și 24 locuri de cazare).



Activitatea Biroului de Turism „Dierna” este bogată. Foarte solicitate sînt excursiile în Cazele Dunării, cu navele de pasageri „Sighișoara”, „Mehedinți” și „Danubius”. În urma aprobărilor primite de la autoritățile locale, turiștii se pot îmbarca de la Navogară sau de la Baza de agrement „Oituz”. Odată porniți, se parcurge traseul: Orșova-Cazele Mari - Golful Plaviserița sau Svinița. Întregul traseu durează 3-4 ore, fără escală, iar masa se servește pe vas.

Tot din golful Cerna, cu aceleași mijloace, se poate parcurge alt itinerar, în sens invers, în timp de 2 ore: Orșova-Barajul Porțile de Fier I. Se vizitează interiorul hidrocentralei și sala turbinelor. Pe traseu turiștii au ocazia să admire frumoasele peisaje dunărene precum și amplasarea orașului Orșova.

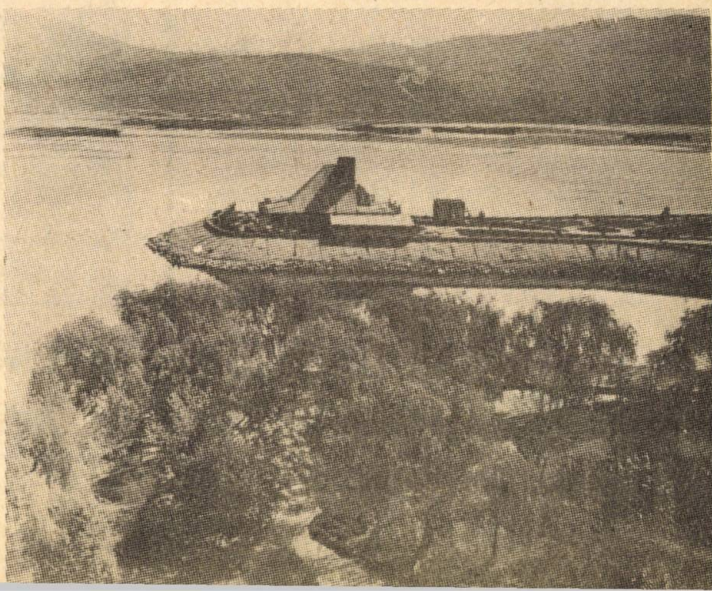
Datorită suprafeței mari în care se înscrie golful Cerna, cît și a apelor ferite de curenții puternici ai Dunării, încă de la început s-a avut în vedere realizarea și dezvoltarea unor baze nautice sportive și de agrement. Baza materială din golful Cerna satisface pe deplin pretențiile sportivilor care se antrenează zilnic în vederea concursurilor naționale și internaționale. Capacitatea de cazare și masă este asigurată pentru un număr de 100 sportivi. De asemenea, au hangare pentru adăpostirea ambarcațiunilor și un bac acoperit, pentru simularea antrenamentelor de sală.

În cadrul agrementului local a fost realizată și dotată baza de agrement „Oituz”, situată în zona centrală a orașului. Ea dispune de bărci cu rame (2,4,6 locuri), hidrobiciclete, hidrotopogane și teleschi nautic.

Tot în golful Cerna este inclus și strandul orașului (3 bazine, din care unul are calități olimpice, vestiare, o unitate de alimentație publică, 2 trambuline, din care una olimpică, și o anexă cu hidrobiciclete și bărci). Mai adăugăm că la Orșova se practică pescuitul cu permis obișnuit (apele sînt foarte bogate în pește).

Cu privire la turismul rutier amintim doar cîteva din multele formule aflate pe așizele Biroului de Turism - Orșova: pe Valea Cernei, la Cheile Minișului și Nerei, la Podul natural de la Ponoare, la Barajul Hidrocentralei Porțile de Fier I etc. Însă golful Cernei rămîne podoaba principală a acestor locuri, atît de schimbate astăzi, dar „pline de amintiri străvechi”...

PETRE GRIGORE



TÎMPLELE GODEANULUI se înclină Dunării

În arcu Carpaților, îndoit spre Dunăre, se rînduiesc șiruri de culmi succesive: un prim rînd de culmi spre miazăzi, mai scunde - Mehedinți; un al doilea rînd de culmi înalte și copleșitoare prin masivitate, făcînd parcă legătura dintre cer și pămînt - Cerna și Godeanu; un al treilea rînd de înălțimi, la marginea transilvană, cu cetăți de piatră și tentacule viguroase - Tarcu și Retezat. Dospite în adîncuri și împinse la suprafață de forțe telurice de nestăvilit, aceste valuri împietrite închid între ele ganguri înguste și prelungi, culoare întortochiate împodobite cu neasemuite dantelări, în care Scocul Jiului, Riul Mare și Cerna aleargă spre odihna depărtată a zărilor netede. Dintre ele, numai Cerna rămîne pe toată lungimea ei, de la izvoarele din Godeanu pînă la vărsarea în Dunăre, o prizonieră zbuciumată a munților. Călatorul care urcă molcom plaiul Tismanei descoperă, dincolo de izvoarele Motrului, peste scundele spinări mehedintene, cupolele masive și înalte ale Godeanului. Cine să bănuie de la distanță că între modestele culmi mehedintene cu făgete și alpinele frunți se mai ascunde o vale suspendată de-a lungul piepturilor de munte, cum este valea Cernei?

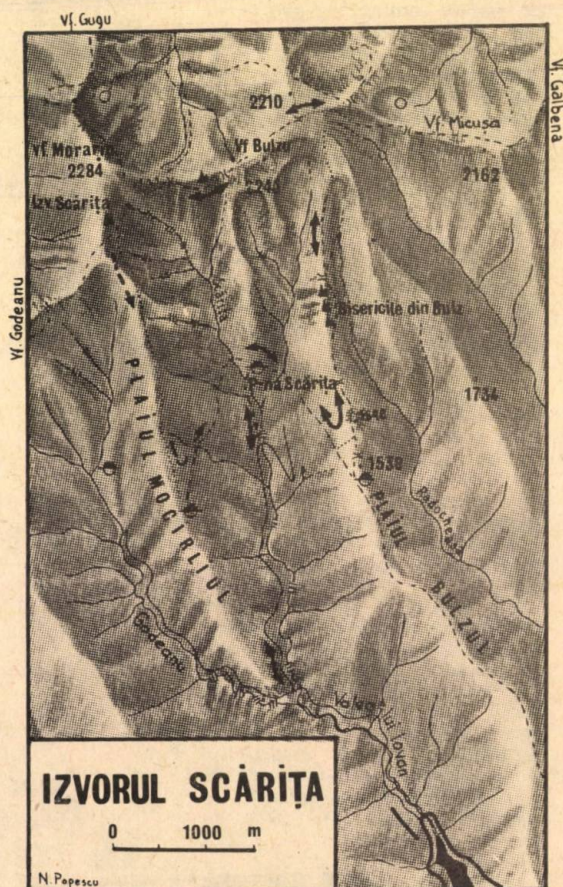
Două Cerne într-o Cernă!

Sînt mai multe Cerne în Carpați! Aici, în indoitura de miazăzi, ne gîndim însă la Cerna lui Iorgovan, la Cerna Herculanelor, la Cerna „Magna cum laudae” a Carpaților. De ce, aici, două Cerne într-o Cernă? Natura i-a hărăzit doar un singur drum, cel mai fantastic și sentimental drum, acela dintre munții cu poiene, păduri, Ciuceve, Geanturi, Cicilove și Băi. Oamenii au împărțit Cerna în două... Gîtuind valea, au creat o primă Cernă culeasă într-o cupă albastră - lacul lui Iovan - și apoi... Apoi au dus-o cu totul altfel decît știa Cerna să doinească la rădăcina Geanturilor... Au dus-o cu binisorul și cu forța pe sub munte și au dat-o prizonieră Motrului, lesînd la lumină în valea Motrului, ea nu mai știe dacă e Cerna sau Motru. Știe însă să fugă la vale făcînd lumină, rotind puternice turbine în uzinele electrice gorjene. Acesta este rostul ei principal, după care prima Cernă mai dă încă binețe țării cu prinos de ape, pînă ce se cufundă, impletită cu alte ape, în drumul fără pulbere al Dunării.

A doua Cernă se naște din propria sa neființă, ca un fuior fermecat strecurat prin poarta de piatră a barajului Iovan. Șuvițe abia văzute udă bolovanii imenși în albia seacă din Lunca Largă, prinde murmur și vină la gura Balmezului, ca să intre ca o Cernă simbolică în gitlejul vinețiu al Corcoaiei. Renăscută, își toarce destinul milenar pe firul cunoscut, umplînd o nouă cupă de energie la lacul Șapte Izvoare Reci. Rostul său continuă, spre fericirea iubitorilor de frumos, spre Băile Herculan și Orșova, amestecîndu-se mindră, cu ape limpezi, în vâlmașagul tulbure al Dunării.

Scărița - cel mai înalt izvor al Cernei

Apele care vin cel mai de sus au drumul lung și albia bogată. Aproape de Gugu (2291 m) se ridică Murariu (2284 m), vîrf puternic care domină lanțul Cerna-Godeanu-Retezat pînă la vîrfurile Custura. Pe fața sud-estică a Murariului, aproape de poteca cio-bănăască Pui-Herculane, la o înălțime de 2210 m, se află o mică ripă cu lespezi. Aici șopteste un izvor limpede, care prinde să se prelingă pe lespezi, îmbogățindu-se în ape la coborîre. Este izvorul Scăriței ce devine în căldarea Scărița iute și bogat. Este cel mai înalt izvor al bazinului Cernei și picăturile lui cad din piatră în piatră, din cascadă în cascadă, pe sub poalele de pădure, se odihnesc puțin în lacul lui Iovan și se reped spre tunelul Motrului.



Ascensiune la izvorul Scăriței

De la Cerna Sat, localitate cu case răspindite pe luncă, mai jos de Corcoaia, șoseaua urcă încă 7 km până la barajul lacului de acumulare Valea lui Iovan (705 m altitudine). La înălțimea locului de odihnă special amenajat lângă baraj (punct de plecare în traseu) se deschide o extraordinară panoramă asupra lacului și munților înconjurători: Scărișoara, Bulzul, Girdomanu, Ștevarul, Alunul; ceea ce cucește imediat admirația este fundalul strălucitor al Ciucevelor, Paltinului și chiar al Albelor Retezatului, ridicate peste înșeuarea de la pasul Rății. Această priveliște asemănătoare fiordurilor scandinave este subliniată de oglinda cerneluită a apelor lacului de acumulare.

Pornim la drum spre vest, pe șoseaua de contur în susul văii lui Iovan, altfel nici nu s-ar putea; locurile prăpăstioase ne obligă să nu părăsim șoseaua. Urcușul prelung ne poartă pe lângă pereți, peste poarte cu mocirle. După circa 4 kilometri ajungem la podul peste apa lui Iovan (740 m), unde lăsăm șoseaua principală pe conturul lacului și continuăm înaintarea pe firul văii, având acum pe dreapta nu apele lacului, ci gălăgiosul pîrîu cu ape bogate în unde cărui scîlcesc păstrăvi. Strîmtura munților adună șoseaua forestieră lângă pîrîu și o silește, după circa 1,5 km de la pod, să treacă pe malul stîng. Panta văii crește. Rămbleul devine perete și dintr-un ghiab sosește cu zgomot un pîrîu cu cascade. Încă 1,3 km și ajunge, la Furca Iovanului. În această cheie despicată vine din dreapta cu mare tumult pîrîul Scăriței (895 m). De la baraj pînă aici sînt cca 7,3 km; timp de mers aproape 2 ore. Jos, în genune, spumegă Iovanul, șuvoi care înghite lesne Scărița. Calea lui Iovan continuă serpuind între stînci și povîrnișuri împădurite spre căldările Godeanului și pînă la lacul acestuia, un ținut plin de chemări. O atracție mai mare o exercită asupra noastră suita de cascade și repezișuri ale Scăriței. Pe malul ei drept se strecoară un drum de tractor care ne cheamă spre ungherele ascunse ale Bulzului. Pornim deci de la podul Scăriței pe șoseaua din dreapta. După o curbă în loc uităm de Valea lui Iovan și urmăm peisajul plin de contraste al văii Scărița. Peste virful făgetelor licăresc stînci ciudate: acolo trebuie să fie Bisericile din Bulz. Urmind strict drumul pe lângă cascade și bulboane cu apă limpede, ajungem după circa 3,5 kilometri la podul de sus (1 190 m). Timp de mers de la baraj pînă aici: 3 ore.

Bolovănișuri albe de calcar, parte naturale, parte din exploziile de la tăierea drumului, punctează pădurea. Părăsim șoseaua care se infundă pe versantul stîng și urcăm pe o potecă firavă, printre lapiezuri, în pădurea falnică de fag. Înaintăm anevoie pe malul drept al apei, avînd de străbătut un prag stîncos, incomod. Apa Scăriței fierbe în jgheab. Pădurea cu arbori seculari lasă loc de trecere, dar panta vrea să ne scoată sufletul. La 1284 m se vede în dreapta o confluență: aici se adună Scărița (stînga) cu Scărișoara (dreapta). Ne vine destul de greu să renunțăm la intrarea pe valea alpină Scărița, dar preferăm să trecem apa și să urcăm pe virful Scărișoara, avînd bucuria ca, după aproape o oră de urcuș de la podul de sus, să ieșim într-o splendidă poiană (cca 1430 m).

Stîncile din Bulz

După aproape 4½ ore de la baraj, putem să ne îndăguim un popas în apropierea stînei Scărița și să luăm o bună provizie de apă pentru partea alpină care urmează. Pantele descurajante care schițează partea inferioară a căldării, șiroaiele cascadelor și



Marile stînci din Bulz, asemănate unor „biserici”.



Dincolo de lacul lui Iovan, prima Cernă se strecoară între Ciuceve.

dinții stîncoși care mijesc pe coaste ne fac să fim mai precauți. Pe liziera pădurii, spre sud-est, deși pare că ne ducem oarecum înapoi, se aterne o potecă învăluită în umbre. Pare o cale de basm spre cetăți ferecate. Urcușul lîn, priveliștea bună peste valea Cernei și „călcătura” ușoară ne îndeamnă să urcăm cu bucurie pe această direcție. După circa 1,5 km lăsăm poteca spre stîna Bulzu și urcăm pieptis la baliză (1 640 m). Timp de urcuș total: 5 ore. Ieșim direct pe creastă, lângă stîncile și piramida de unde un tur de orizont excepțional ne ținutește o bucată de vreme. Spre nord, amfiteatrul crestei principale: virful Godeanu, Virful lui Mihoc, Mocirlui, Murariu, Scărișoara, Radocheasa, scăldate în lumină, se dezvăluie fără secrete. Frumusețea acestor munți spozește cu stîncile-sfîncși de pe creasta noastră: Bisericile din Bulz.

Creasta coboară lent spre nord, formează o sa întinsă și apoi se încarcă cu stîncile ciudate. O primă apariție, înaltă de circa 10 m, se profilează spre răsărit, cu lespezi prăvălitate spre Radocheasa. Alta, mai distanțată, reazemă cîteva plăci mari, din care peretele estic detasează un mic cap. O a treia, asemănătoare unei clăi, pare cea mai semeată, în timp ce ultima, nordică, e mai modestă. O mică sa separa



În golful Cernei, la Dunăre.

grupul de stinci de panta prelungă ce urcă paralel cu ighiabul cu apă al Radochesei pînă la circa 1 960 m. Acest picior al Bulzului încheie cu o cupolă plată (2 030 m), sub căldărușa Scărișoarei, linia cumpenei între valea Scărișoarei și Radocheasa. Poteca aproape inexistentă ne silește, mai ales pe ceață, să folosim busola (350°) pînă pe platoul Scărișoara. Timp de mers: 6½-7 ore. În imensitatea acestui platou cu poteci părelnice, șanțuri, scochine, marghile, prietenul nostru bun rămîne busola. Pe unghiul 350° trecem peste o mică ripă și atingem șaua Scărișoarei, unde treptat se formează poteca ce ocolește pe la nord virful-platou Scărișoara (2 210

m). Lărgimea acestui munte reduce din cîmpul peisajului. Îndată ce începem coborîrea spre vest-sud-sud-vest trecem pe lîngă virful Bulzului (2 245 m) și atingem locul cu izvor (2 180 m) de pe flancul nordic. Atingem o șa în care creasta devine îngustă (2 125 m) și pătrundem pe hătașul bine conturat, care străbate o porțiune foarte îngustă cu abrupt spre sud (Scărița) și spre nord (Mițu). În poarta Mițului (2 102 m), șa crestată între două circuri glaciare, apare o potecă bună din nord. Sintem la începutul povirnișului care conduce pe virful Murariu (2 284 m). Numai că poteca urcă pe flancul sudic, evitînd virful. Pe Fața Spălată, cum se numește această parte a Murariului, la bifurcația potecilor spre Godeanu și virful Gugu, se află mult căutatul izvor Scărița (2 210 m), prima picătură dăruită Cernei noastre. Timp de mers total: 8-9 ore. Anume parcă ales, acest izvor are o poziție dominantă asupra văii sale, dar și asupra văii inferioare Iovanu. Licăriri de oglindă ne dezvăluie lacul de acumulare. O șuviță modestă de culmi, cea a Mehedinților, doar cu o cușmă mai răsărită - Virful lui Stan - subliniază culoarul adînc al Cernei. În văpaia amiezii, valurile de podiș și dealuri se pierd în picile către Dunărea cea primitoare de ape, a cărei vale se lasă subînțeleasă.

Aici, în virful munților cu priveliștea atît de captivantă, nu putem rămîne peste noapte. O posibilitate de înnoptare ar fi să revenim pe același traseu în circa 3 ore la poiana și stîna Scărița. O altă variantă ar fi coborîrea directă spre sud, la stîna din cracul Mocirluiului (1 510 m, timp: 2 ore), de unde poteca pe deasupra pădurii ne scoate, după încă o oră, tot în poiana stînei Scărița. Traseul este recomandat celor ce folosesc cortul, numai vara și toamna pînă la căderea primei zăpezi.

NAE POPESCU



Drobeta-Turnu Severin poate fi numit și orașul monumentelor. Dintre acestea amintim: Căstrul Drobeta, construit în aceeași perioadă cu podul lui Traian, la care în sec. al VI-lea s-a adăugat Turnul lui Iustinian. În parcurile orașului străjuiesc numeroase statui. Să amintim busturile lui: Apolodor (în parcul arheologic), împăratul Traian, realizat în 1906, Decebal, dezvelit în 1971, al poetului Mihai Eminescu și ale altor personalități legate de me-leagurile mehedintene. În parcul Rozelor se înalță monumentul-criptă al eroilor din 1916-1918, ridicat în perioada 1928-1933 (în imagine).

T.C.

„Turnul cu ceas” din Giurgiu

Cea mai veche imagine a „Turnului cu ceas” din Giurgiu a fost realizată de desenatorul și litograful francez Marie August Raffet (1804-1860). Fiu al unui fervent admirator al faptelor de arme ale lui Napoleon I, Raffet își desăvârșește educația artistică în atelierul unor mari artizani ai legendei napoleoniene: litograful N.T. Charlet și pictorul I.A. Gros. Amintim de formația lui Raffet întrucât ea este semnificativă pentru orientarea artistului către reconstituirea și ilustrarea epocii napoleoniene. Artistul a fost pasionat de soldați și de armată, de scene ample de bătaie, cu mari mișcări de trupe (dintre cele mai cunoscute opere amintim: „Bătălia de la Qued Alleg”, „Asediul orașului Constantine” ș.a.).

Fac această scurtă incursiune pentru a sublinia valoarea de document pe care o au lucrările semnate de Raffet în anul 1837, când a participat la expediția științifică în sudul Rusiei și în Crimeea, alături de prințul Anatole Demidoff, în calitate de desenator. Rezultatul acestei expediții s-a concretizat într-unul dintre cele mai frumoase albume de călătorie litografiate, capodoperă a genului: „Voyage dans la Russie meridionale et la Crimée par la Hongrie, la Valachie et la Moldavie”.

La Cabinetul de stampe al Bibliotecii Academiei R.S.România, se păstrează două exemplare din această prețioasă lucrare tip atlas, cu planșe gravate în acvaforte și colorate, editate în 1842 la Paris de E. Bourdin. Separat, o planșă litografiată din primul tiraj, ce reprezintă „Turnul cu ceas” din Giurgiu, face parte din aceeași serie. Legenda (în traducere din limba franceză) ce însoțește imaginea este următoarea: „Turnul ceasului”/ construit în timpul ocupației turcești/ Giurgiu (Valahia), în iulie 1837”.

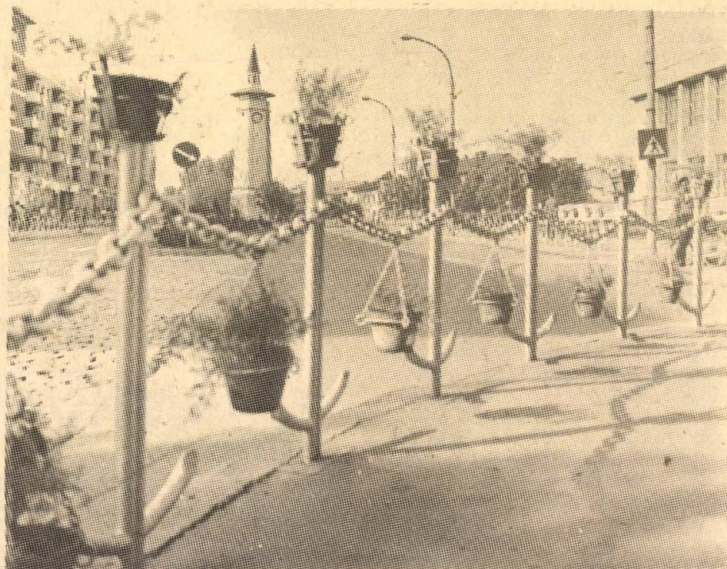
Desenatorul precis și sensibil care era Raffet a fost atras de pitorescul meleagurilor, de frumusețea oamenilor și a portului de prin părțile noastre. În studiul „Țările române văzute de artiști francezi în secolele XVIII și XIX”, din 1926, profesorul Gh. Oprescu analizează prețioasele calcuri făcute de Raffet,





păstrate la Biblioteca Națională din Paris, executate într-o perioadă când, fiind deosebit de fecund și asidu, cu dorința de a surprinde cât mai mult din farmecul locurilor, artistul a realizat zeci de schițe. Din documentele studiate reiese că, în perioada cuprinsă între 7 iulie și 8 august 1837, Raffet vizitează Giurgiu și desenează schițele pentru „Turnul cu ceas”.

Construit în secolul al XVII-lea, pe când Giurgiu era „raia” turcească, turnul - o clădire pe plan hexagonal, din calcar, cu înălțimea de 22 m și diametrul de 10 m - era prevăzut la partea superioară cu creneluri, amintind de fama inexpugnabilei cetăți a Giurgiului, San Giorgio, construită în evul mediu pe un vechi amplasament roman. Turnul, considerat de mulți fost minaret, era de fapt un post de pază, de observație - un foișor de foc. În anul 1836 - după cercetările întreprinse în arhive de Scarlat Stăncescu („Din trecutul orașului Giurgiu”, București 1935) - se executau lucrări de reparație a turnului și „odăilor” dimprejurul lui, de asemenea se repara caldarîmul. Odăile din cea de a doua „variantă” a turnului au fost destinate poliției; tot în același an a început organizarea serviciului de pompieri, pentru care s-a cumpărat o tulumă „zugrăvită la Viena și ferecată cu fier”, care a fost instalată în turn. În 1839 orașul cumpără cu „300 de galbeni împărătești un ceasornic” ce a fost montat de meșterul Manolache, ceasornicar, adus special de la București. Lucrarea artistului francez sur-



prinde o imagine din orașul aflat în plină prefacere când, după 1829 (Pacea de la Adrianopole), lunga dominație turcească luase sfârșit. Peisajul sordid din jurul turnului este animat de prezența celor doi oameni ai ordinii în costume orientale, ce-și fac rondul călare. Legenda subliniază atmosfera de apăsătoare dezolare a peisajului, datorată îndelungatei stăpîniri străine. Alte imagini relevă unele modificări intervenite în zona turnului la sfîrșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al

XX-lea, cînd portul de la Dunăre a pășit pe calea modernizării. Procesul de înnoire a vechiului tîrg „de la marele fluviu” s-a accelerat ireversibil în anii socialismului, Giurgiu, ca și alte orașe ale țării, devenind o așezare de marcă. Încadrat într-un nou ansamblu de locuințe, „turnul cu ceas” de la Giurgiu, străjuind de mai multe secole aceste locuri, este considerat un simbol al pitorescului oraș dunărean.

MARIANA VIDA

BECHET

ȘI „MARELE DRUM AL SĂRII”

Sînt trei localități în România care se numesc Bechet: una în județul Olt și două în județul Dolj. Dar despre un singur Bechet se pomeneste zilnic la Radio București — la ora 11,50, pe programul I, cînd se dau cotele apelor Dunării. Dacă n-ar fi acest buletin hidrologic dunărean și acest Bechet, de pe malul stîng al Dunării, s-ar scufunda într-un adînc anonim. Este așezarea care, de peste o sută de ani, țintește să dobindească statutul de oraș. Și cită istorie este înscrisă adînc în trecutul Bechetului, pe nedrept uitată de oamenii de cîndei.

La Muzeul Olteniei din Craiova sînt dovezi arheologice care demonstrează că pe vatra Bechetului omul locuia permanent încă din neolitic; că aici se practica, de mii de ani, pescuitul, agricultura, creșterea vitelor, torsul, țesutul, olăritul. Prin secolul III î.e.n. locuitorii făceau parte dintr-un trib de daci numiți *suci*, al căror nume ne amintește de cetatea Sucidava, străvechiul nume al Celeiului de azi. După înfrîngerea lui Decebal, Bechetul păstrează tutela romană și ajunge una dintre cele mai înfloritoare așezări de la Danubius, alături de Dăbuleni, Ianca, Potel. Aici era un castru roman și tot de aici pornea în sus, pe Jiu, unul dintre marile drumuri romane ce unea Dunărea cu Transilvania; un alt mare drum comercial trecea de la Islaz către Drobeta, încrușișindu-se cu celălalt la Bechet. Nu s-a putut stabili ce nume avea în epoca dacoromană această așezare, deși din castrul de aici se păstrează, peste atîtea veacuri, rămășițe de ziduri, ceramică, monede. Sub stăpînire romană rămîne pînă în sec. V e.n. — sub dominația Imperiului roman de răsărit, ca și Sucidava — și de abia în sec. VI avarii și slavii distrug castrul. Iar oamenii locului se ascund de valurile migratorilor prin zăvoaiele sălbatice, prin pădurile și pîdurile de nepătruns, prin grindurile meure inundate de ape, aici, la vărsarea Jiului în Dunăre; pînă azi a dăinuit amintirea acelor vremi, în denumirea unui sat din apropiere — Ascunsă. De-abia de prin sec. XIV-XV avem primele înscrisuri ale locului, pe vremea domniei lui Vladislav I (Vlaicu) (1364—1377) și Basarab I (Țepeluș) (1477—1481), prin care se confirmă minăstirilor Vodița și Tismana venitul unor bălți cu pește de pe aici.

Dar viața acestei localități înflorite în chip neașteptat datorită sării. Nu numai pentru că nenumăratele pescării dunărene aveau nevoie de sare, ci și pentru că acest mineral devine foarte căutat la export. Pe vremea lui Mircea cel Mare (1386—1418) se deschid salinile de la Ocnele Mari și imediat se așează un nou drum spre Dunăre. Este „Marele drum al sării”, care urma traseul Ocnele Mari, Rîmniciul Vlcea, Caracal, Damian, Bechet; aici se deschide un punct de vamă, o schelă (port), se așează un cîntar, căci peste vadul Dunării, între Bechet și Rahova, încep să treacă spre Balcani, sudul Europei și chiar spre Asia Mică, tot mai mari cantități de sare.

Prin secolele XVI-XVIII, Ciobanu, cum se numea pe atunci scena unor lupte antiotomane: la 1598 trupele lui Mihai Viteazul trec pe aici și ocupă Rahova; în vremea domniei lui Matei Basarab —

după cum se află din pisania minăstirii Sadova — au loc la schela Ciobanului două mari bătălii cu turcii. Mai apoi, pe vremea domniei lui Constantin Brîncoveanu (1688—1714), cronicarul acestuia, Antonio del Chiaro, cînd face o hartă strategică a Olteniei numește așezarea tot Ciobanul; pe acea vreme Dunărea era supravegheată, aici, de două caice cu cîte 28 vîslași, cu tun, tunar, pilot și 1-2 oșîteri. Pe timpul stăpînirii austriece asupra Olteniei (1718—1739), vama de la Ciobanu se numea „Vama Oreava” și era condusă de un vameș care avea ca ajutor un călăraș; pe vremea aceea, pe lîngă vămile dunărene mai slujeau și *marta-logii*, un fel de polițai ce vegheau ca hoții să nu treacă Dunărea. În 1719 vameș la Oreava era Andrei Tot, care vorbea latină, română, germană și maghiară, priceput în trebile vămii căci fusese secretarul vameșului-șef Nicolae Pater, ce-și avea reședința la Craiova. Pe la 1778 mai apare numele de Ciobanu, schimbat în Obanu, pe o hartă întocmită de generalul austriac V. Bauer. La sfîrșitul secolului al XVIII-lea ciuma cea mare, care a pustiit Craiova, face ravagii și la Ciobanu. Și nu după multă vreme așezarea iarăși e greu lovită de luptele din războiul ruso-turc dintre anii 1806—1812; chiar Tudor Vladimirescu trece cu acest prilej prin Ciobanu, mărșăluind cu pandurii săi. Se spune că și Iancu Jianu, la vreme de restrînte, s'ascundea prin zăvoaiele și bălțile de nepătruns dintre Jiu și Dunăre. În 1828 trec pe aici trupele ruse ale generalului Geissmar sosit să atace reduta Rahovei. În 1831 — cînd Țările Românești erau sub administrație militară rusă — topograful Danilov întocmește prima hartă completă a Olteniei; pe ea trece pentru întia oară denumirea de Bichet, devenită mai apoi Bechet; așezarea avea atunci 88 gospodării și 114 familii. După care populația crește vertiginos. Căci comerțul Țărilor Românești se dezvoltă exploziv și în acest port dunărean se așează multe familii de greci, bulgari, sirbi, turci. Alături de nume de localități — Năvală, Pică, Glăvanu, Cătăran — apar în catastife și altele, între care și de origină străină — Tene, Lomeanu (de la Lom — Bulgaria), Sirbu, Caragel, Nicola, Stambuli (Stambul), Eneea, Ghiorma. Și dinspre cîmpia olteană vin alte și alte familii al căror nume perpetuează denumirea satelor din care au plecat: Zăvăleanu (Zăval), Liștereanu (Lișteava), Corneanu (Cornu), Celianu (Celei).

O mare importanță în înflorirea Bechetului a avut-o schela (portul). Se aduceau aici cantități tot mai mari de sare, cerută de meșteșugurile și industriile în plină dezvoltare din Balcani, sudul și centrul Europei. Sarea de la Ocnele Mari era adusă în care ce mergeau în convoaie mari, păzite de cărauși foarte bine înarmați, căci aceste convoaie erau, adeseori, atacate de hoți. Drumul era greu, dar căraușii aveau și drepturi speciale de-a lungul marelui drum al sării — de pildă să-și pască animalele de tracțiune pe izlazurile comunale și pe locurile slobode fără să plătească ceva.

Bătrînii locului povestesc că mai știu de la părinții lor cum se transporta sarea. Carele soseau de la munte, trase fiecare de cîte șase boi și la Bechet se

opreau pe o colină, unde se afla cîntarul de sare. Acesta era amplasat pe locul unde este azi Școala generală Nr. 2. Mai este și azi o familie ce se numește Cantaragiu, descendentă a lui Radu Ene, cantaragiu în leatul 1887, cînd avea 51 de ani. De la cîntar, sarea era descărcată din carele de convoi, și transportată în port de alți cărauși, localnici; era încărcată în caice care o duceau în susul și josul Dunării.

În anul 1848, din Bechet, sublocotenentul Zalic ridică o roată de soldați — în urma unei scrisori primite de la Heliade Rădulescu, Ștefan Golescu, Cristian Tell și Popa Șapcă — care a însoțit Guvernul provizoriu de la Izlaz pînă la București... În 1866, răscoala sutelor de grăniceri de pe linia Dunării, pornită din Mehedinți și extinsă pînă în Covurlui, a cuprins și Bechetul, și așezările din jur, de unde „zeci de incorporări în compania punctului Bechet au reclamat Ministerului de Resbel că nu li s-a dat și lor pămînt conform legii rurale...”. La 7 mai 1866, cînd batalionul de grăniceri Calafat a fost chemat la București ca să depună jurămint de credință noului rege, păzitorii de hotare s-au împotrivit, declarînd: „nu mergem, că noi am strigat credință lui Cuza... Cerem să ni se dea domn pe Ion I și nu vrem pe Carol, pe care l-au pus ciocoi!”... Cînd s-a ordonat adunarea grănicerilor la Poiana, ca să jure, totuși, credință noului domnitor venit din Germania, cei din Bechet refuză categoric să se prezinte. Atunci este trimis în comuna neascultătoare un comisar al guvernului, care a fost imediat arestat. Toți grănicerii din Bechet și împrejurimi s-au ridicat împotriva regelui străin, cu arma în mînă, căpitanul Leurdeanu avînd de gînd să acționeze, cu ajutorul turcilor, pentru reșezarea pe tron a lui Cuza...

Pe la 1869 se construiește mult la Bechet — clădiri portuare, căpitănie, birou vamal, magazii, depozite, cheiuri. Așezarea prosperă are sporite pretenții de viață mondenă. La Bechet moda ține pasul vremii, ca la Craiova și București. La 1 Mai 1873, Monitorul oficial publică o lege prin care se hotără înființarea orașului Bechet. Se ridică un impunător local pentru primărie. Sint chemate trupe de teatru vestite în țară, care dădeau, adeseori, spectacole mai întîi la Bechet și apoi la Craiova... Mereu vine aici celebra trupă de ac-

tori a lui Teodor Teodorini, ctitor de teatru românesc. Maestrul Teodorini obișnuia să angajeze figuranți din localitățile în care-și prezenta spectacolele. Așa făcea de obicei și la Bechet. Într-o zi, l-a ales pe un băiat chipeș, călă de frizer, care părea bărbat dezghețat. Și Teodorini îl instruiește cu grijă, pînă cînd Năică-frizerul a învățat toate replicile ce le avea de spus pe scenă. Seara, înainte de spectacol, lui Năică i se pun o mustață, o pereche de favoriți și i se dă un costum de epocă. Cînd intră în scenă, dezghețatul tînăr din Bechet cunoaște ceva cu totul nou: tracul. Se uită într-o oglindă și nu se mai recunoaște; cînd pătrunde pe scenă, sub lumina unor lămpi puternice, dă cu ochii de trei bărbați fioroși, cu mustați de haiduc, înarmați pînă-n dinți. Cînd unul dintre ei — Teodorini era — încearcă să-l ajute ca să intre în rol, și-l întreabă cu voce cutremurătoare:

— Cine ești, ce cauți aici?

Debutantul, uitînd replicile, răspunde cîstint:

— Păi, sînt bărbierul din colț!

Spectatorii, recunoscînd vocea și descoperind cine-i sub travesti, au înecat în ris scena „tare” pe care o avea Teodorini.

Dar această întîmplare a avut o urmare neașteptată: Năică, frizerul, pe adevăratul său nume N.N. Bassarabescu, s-a „îbolnăvit” de teatru; și-a vîndut sculele frizeriei și a plecat la București, unde a ajuns, în cele din urmă, actor la Teatrul Național...

Revenind la destinul așezării, amintim că inginerii topografi au ajuns la concluzia că pe solul Bechetului nu se poate construi, pămîntul fiind supus inundațiilor și instabilității, datorită apelor freatice; așa că, în ciuda decretului din Monitorul Oficial, aspirația localnicilor de a face din așezarea lor o urbe a rămas un vis neîmplinit...

Iată cîte fapte de istorie poate duce în spate o mică așezare pierdută, undeva, pe malul Dunării; pe care orice turist dornic de cunoaștere le află poposind în mica expoziție de istorie locală din Bechet sau răsfoind monografia, nu demult tipărită, pe cheltuiala lor, de doi cercetători ai trecutului, născuți aici — Paul Bălă și Mitre Arambașu.

ION PREDA



Căprioara

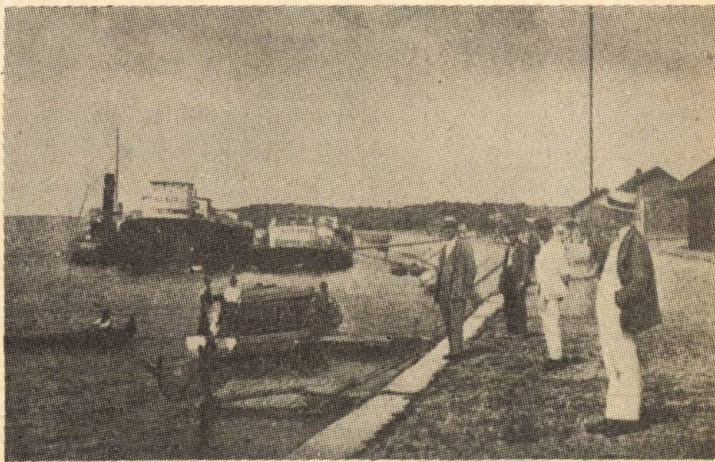
PE UN SOLZ DE GHEAȚĂ

„Fericirea omului constă din viața lui.
Iar viața e muncă”.

LEV TOLSTOI

O sireună de remorcher salută din mijlocul fluviului șantierul. E un „împingător”, îmi explică inginerul Anton Dihore, care s-a transformat, pentru noi, din șef al serviciului planificare, într-un admirabil ghid naval. Asemenea remorchere din lotul nou, construite la S.N.O., pot împinge, dacă sînt de 2400 C.P., pînă la 8 șleperi a 2000 de tone. „Dierna”, hidrobuzul care plimbă turiștii pe mare, e lucrat tot aici, ca și „Steaua Dunării”, pasagerul fluvial care-i un adevărat hotel plutitor și va avea curînd un frate și mai frumos... Picla dimineții vîntură năluci pe spinarea răbdătoare a Dunării și cum stau așa în buza apei, lîngă maci – să trăiți, măi, macilor de mai! – o văd deodată pe regina Victoria a Angliei, apoi pe Franz Ioseph și pe împărăteasa Eugenia cu bărbatul ei Napoleon al III-lea. Lîngă tronurile lor e cîte o căprioară.

Oricît ar părea de stranie, legătura între aceste capete încoronate și modesta vietate a pădurii o face locul unde mă aflu eu acum, orașul dunărean cel mai apropiat de București, adică Oltenița. Numiții monarhi au intrat demult în pacea eternă și a cărților de istorie, dar la vremea cînd trăiau, s-a întîmplat să răsfoiască într-o zi albumul de picturi și fotografii al lui Carol Popp de Szathmary. Era între acele imagini, înfățișînd scene palpitate din războiul Crimeii, și vestita „Bătălie de la Oltenița”, iar numele localității minuscule rătăcite undeva, pe harta Europei, va fi fost el pronunțat stîlcit, însă cu mare interes de gurile suveranilor. Crîncena luptă dintre ruși și turci, petrecută în toamna lui 1853 la Oltenița, avea să fie mai apoi cumpărată de sultanul Abdul Medjid, în ipostaza ei zugrăvită pe pînză de Theodor Aman, în a cărei carieră de pictor acel tablou era prima compoziție importantă. Cît despre căprioară, ea este o sfîoasă aventurieră pe-un solz de ghiță și există aieva, lîngă alte patru



surate din neamul ei, chiar în curtea Șantierului Naval din Oltenița. Ce întîmplare a minat-o astă-iarnă din vreo pădure a Turtucaiei drept în mijlocul Dunării, în vîlmășagul de sloiuri, nu se va ști niciodată, fapt e că șantieristii au salvat-o și i-au repartizat spațiu locativ în țarcul învecinat cu un altul, unde se înfoaie, superb și autoritar, un păun cu două neveste-păunițe.

Ce întrebare poate să-mi pună o căprioară crescută de oltenițeni decît „să fii sănătoasă dumneata, dar a cui și de unde ești”? Și ar trebui să-i răspund ceva muicalit, în stilul locului, cum că „uite ce brodeală”, m-am născut în acest oraș, unde Dunărea nu conținește să se îmbrățișeze în vîzul lumii cu Argeșul, că sînt și voi rămîne cu dragoste și mîndrie aceeași nepoată a Radei și a

lui Iancu Crîngașu, cizmarul, cel care și-a pierdut pentru totdeauna vîaga picioarelor în nopțile dormite în zăpada prizonieratului, după ce trăise, ca atîția alții, iadul luptelor de la Turtucaia, în '916. Ar trebui să-i spun toate astea necuvîntătoareii cu ochi blînzi, numai că, în această dimineață simplă de mai, aici, lîngă Dunărea care s-a amestecat de atîtea ori cu singele omenesc, care-și deschide brațele a botez primind fel de fel de nave noi nouțe, vād - pentru a cîta oară? - cum se îndepărtează, se face tot mai mic la orizontul amintirii orașului copilăriei mele provinciale, cu trăsuri, lăutari și duzi plini vara de cantaride.



Centrul Olteniței, astăzi.

Inima sus! Ia-o de la capăt, îmi zice ca o vajnică oltenițeancă ființa pădurii. Inima, într-adevăr, e cuvîntul pe care bunica îl pronunța, ca toți dunărenii de-aici, cel mai apăsător. A lucra cu inima, mai ales, a fost și a rămas sintagma în care au crescut generațiile. De peste patru decenii, ea se oglindește în tot ce poartă emblema S.N.O. - motonave, cargouri, remorcheme, pasagere fluviale, drăgi maritime, spărgătoare de gheață. Filologii n-au dezlegat încă situația etimologică a Olteniței, dar asta e mai puțin important, dacă ne gîndim că toponimul dunărean a ajuns să fie cunoscut și lăudat, în lumea largă, din Austria și U.R.S.S., în Danemarca, Vietnam, Polonia, R.F.G. ori R.P.D. Coreeană. „Oltenița” și „Carpați” s-au numit primele motonave de croazieră construite cu priceperea și cu inima în acest șantier; „Oltenița” a fost botezată anul trecut a 100-a motonavă de 5000 de tone, ea făcînd parte dintr-un contract de export mai amplu cu U.R.S.S. „Și nu merită orașul asta să dea numele lui unui va-

por? Îmi zicea, cu 15 ani în urmă, eroul muncii socialiste Ioan Cristea. A fost un curaj și o luptă grea să te apuci de industrie mare aici, într-un loc unde nu erau decît cîrciumi și cafelele, mici meseriași, negustori și pescari. Mai toți care au venit să lucreze au devenit clasă muncitoare după ce s-au specializat la locul de muncă...” Vorbele lui „taica” (așa îi ziceau directorului Cristea, ieșit acum la pensie, oamenii, pentru că-i îndemna mereu cu un „hai băieți, hai taică”) le pot repeta mulți dintre șantieristii care au la activul lor și trei decenii de muncă pe malul Dunării. Marin Micu, de exemplu, secretarul comitetului P.C.R. al

tenița și-a construit pînă acum 5000 de apartamente - care îmi sugerează, firesc, metafora unor vapoare. De fapt, întreg orașul, cu marea lui filatură de bumbac, cu fabrica de prelucrare a legumelor și fructelor, cu întreprinderea de piese turnate, vecină cu șantierul, seamănă cu o imensă navă pornită spre largul timpului. Oltenițenilor le-a plăcut totdeauna să privească peste crenelele anilor. Anul 2000 nu-i departe și ei sînt deja cu gîndul la orașul care va fi fiind atunci un cunoscut port și al Argeșului, braț la braț cu Bucureștiul, de care a fost aproape mereu și cu fața și cu visul. Deocamdată, Argeșul, zona canalului Dunăre - București, cum îi spun arheologii prezenți la săpături, a devenit un teritoriu al așteptării, al posibilelor întîlniri cu vestigiile veacurilor ascunse în Cimpia Dunării.

Dunărea, ca și inima, sînt de genul feminin în limba noastră. Și Oltenița. Și căprioara care-și tremură botul a zîmbet. Cîndva, știam doar mînușile croșetate din ață albă pe mîinile doamenelor și domnișoarelor provinciale care lungeau la nesfîrșit ruta promenadei duminicale pe Strada Mare, pînă la rondul grădinii publice. Acum, vād printre șantieristi multe femei și feteș-cane cu mînuși cauciucate, ducînd piese argintii de metal pentru navele la care ele, femeile, lucrează cot la cot cu bărbații. S-ar simți jignite oltenițencele, dacă ar auzi vreo uimire pe această temă. Mă uit la apa blîndă și puternică a Dunării și îmi spun că un fel de duh al matriarhatului a plutit mereu în Oltenița, un principiu feminin care a însemnat și muncă, și bună-tate, și curaj, și veselie. Mama-Pămînt din miturile lumii și-a înălțat umbra și aici, lîngă Dunăre, și nu-i de mirare că figurinele vestitei culturi Gumelnița - vatra neolitică din care și-a tras rădăcinile așezarea Olteniței - au toate înfățișări de femei. Ca și pe istoricul Done Șerbănescu, directorul Muzeului oltenițean de arheologie, mă bîntuie dorința ca aceste excepționale vestigii ale artei neolitice să fie într-o zi expuse într-o clădire pe măsura importanței lor.

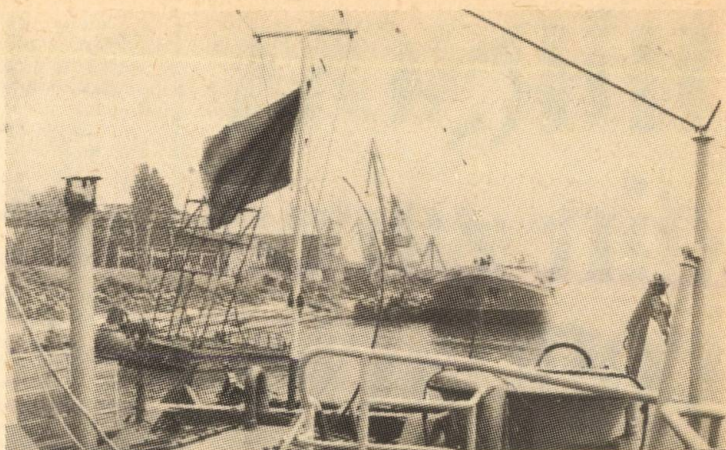
E un privilegiu să convorbești cu căprioarele la sfîrșit de veac 20 și mai ales în curtea unui șantier naval. Aici, unde bate puternic inima dunăreană a Olteniței, le spun în șoaptă vițăților pădurii că orașul de la Dunăre și Argeș are tot vîrsta copilăriei mele. Știu multe despre el. Cum devenea urbe dintr-un sat de plugari, cu 126 de ani în urmă, la 23 apri-

șantierului, lucrează aici din 1956 și, cu toate că nu e oltenițean de baștină, se socotește de mult un dunărean. „Am fost trimiși atunci din Capitală vreo 60 de muncitori de la „Semănătoarea”. Eram singurii calificați, numai că nici noi n-aveam inițiere în treburi navale; eu, de pildă, aici am văzut pentru prima dată un vapor. La bază, am fost lăcătuș-mecanic-montor, și acum sînt maistru constructor naval. Dormeam în barăci, iar Oltenița de atunci, deși avea străzile drepte și lucrul ăsta mi-a plăcut foarte mult, era alt oraș, peste case puteai să te uiți doar din castelul de apă. Mai mult de 9000 de locuitori n-avea, azi are aproape 31 000 și cînd i-ai povesti azi unui copil cum se uita lumea la tine, că purtai ceas la mînă, ar ride că-i spui povești”...

Ochi în ochi cu căprioarele, se micșorează tot mai mult în zarea amintirii modestul meu oraș natal. Mai există și azi casele, străduțele cu aspect rural care duc spre cimitirul unde-mi dorm străbunii, dar în jurul lor înaintează o cohortă de blocuri - Ol-

lie 1853. Cîte femei, asemeni stră-străbunicii mele, au ramas văduve după războiul de independență din '77 și cîte altele după cele două războaie mondiale. Oltenița avea în 1932 doar două școli, știu că există azi șase școli generale și două licee, știu cîți doctori erau pe atunci - 3, și cîți sînt azi - 88. Știu că Lev Tolstoi avea 25 de ani cînd a trecut, cu trupele rusești angajate în războiul Crimeii, prin Oltenița. Știu atîtea, îi spun căprioarei, care pricepe stîngăcia mea, și uite că de fiecare dată, chiar și în orașul tău natal, trebuie s-o iei de la capăt...

ANDA RAICU



Șantierul naval din Oltenița.

BRĂILA, CU FAȚA LA FLUVIU

La Brăila, mai mult ca în oricare port românesc, se trăiește cu fața la Dunăre. Cine aruncă o simplă privire pe planul orașului nu poate să nu fie frapat de dispunerea străzilor și bulevardelor Brăilei, care fie converg spre un singur punct, fie întretaie aceste artere-raze cu semicercuri, avînd centrul în același punct. Punctul este portul iar întreaga rețea stradală pare construită ca un imens amfiteatru, astfel deschis încît „scena” să fie plasată în dreptul gării fluviale. În acest fel, Dunărea a asigurat Brăilei un mărș și continuu spectacol.

Cele mai vechi urme de locuire a acestor locuri datează din a doua jumătate a mileniului V î.e.n., iar arheologii pot proba apoi o constantă așezare de populații, începînd din neolitic. Interesant este că încă din epoca geto-dacă se înregistrează un număr impresionant de obiecte importate din Grecia, ba chiar a fost descoperit aici un mormînt cu „dromos” (coridor și cameră funerară), unic în țara noastră, care a aparținut, poate, unui elen sosit pe aceste meleaguri. Vocația comercială a Brăilei pare astfel afirmată din cele mai vechi timpuri. Și chiar prima atestare documentară a orașului - din 20 ianuarie 1368 - este legată de un tratat comercial încheiat între voevodul Țării Românești Vlaicu Vodă (1364-1377) și negustorii din Brașov: se prevedea scutire de vamă pentru mărfurile aduse pe drumul Brăilei. Dar abia după pacea de la Adrianopole (1829), care lichida monopolul turcesc al comerțului pe Dunăre, începe înflorirea Brăilei. În 1833 se exportă 44.300 tone cereale și produse animale în valoare de peste 4 milioane franci. Două decenii mai tîrziu, exportul crescuse de zece ori (!), efect și al faptului că, din 1836, Brăila fusese declarată Porto-Franco. Independența Principatelor Române fiind obținută (dintre evenimentele navale ale războiului: aproape de Brăila o salupă românească a reușit să scufunde cel mai mare monitor turcesc de pe Dunăre), portul cunoaște o activitate fără precedent: în 1888 excedentul traficului comercial prin Brăila ajunge la 37 milioane lei/aur, iar în 1911 la 105 milioane lei/aur. În medie, zilnic, aproape 50 de vase intrau sau ieșeau din port!

Despre acest timp scriitorul Panait Istrati, cel mai celebru fiu al Brăilei, povestește că „sirena

din docurile Brăilei era orologiul orașului și cea-sornicul tuturor locuitorilor”. Sub urlatul ei de „fiară apocaliptică”, începeau diminețile orașului; amiaza și seara tot de ea erau însemnate... Cea-surile Brăilei se măsurau în port. Acolo era truda cea mare, acolo se făceau și averile cele mari. Tot portul a deschis porțile orașului tuturor neamurilor: greci, bulgari, albanezi, italieni, turci, evrei, ruși și englezi se așezau aici, lîngă români, trăind o vreme cu obiceiurile și credințele lor, dar adesea amestecîndu-se, iar asta se vedea cel mai limpede tot în port - unde răsunau toate limbile Europei - dar și în circiumile, cafenelele și plîcîntăriile orașului, care începeau prin a se chema „Elada”, „La Albanezu”, „Pizzeria Napoletana” dar sfîrșeau prin a fi ale tuturor...

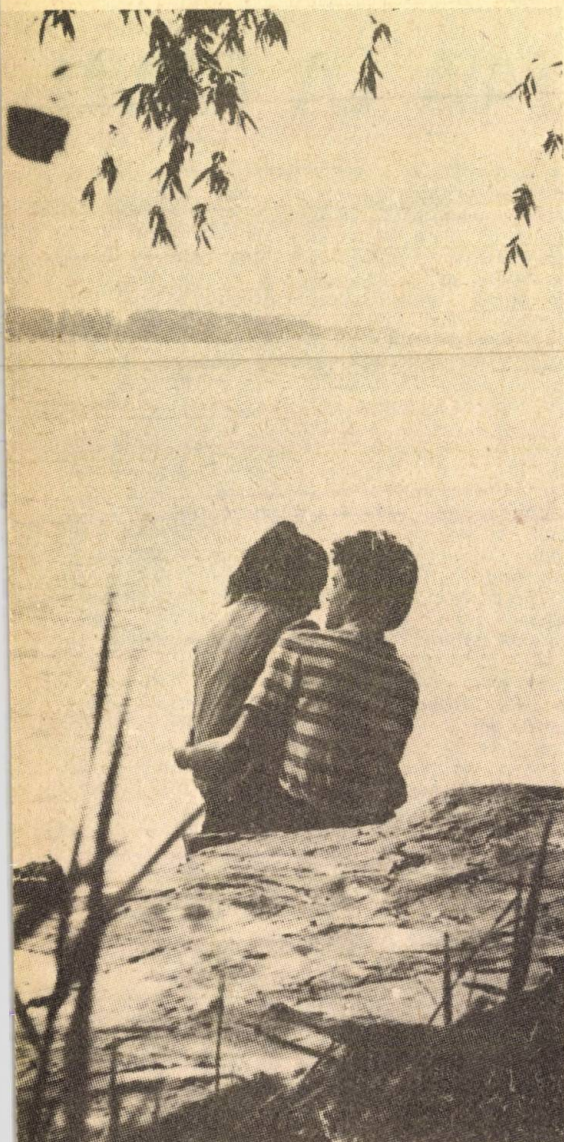
Comunitatea greacă era numeroasă și puternică, iar asta se vedea nu doar pe firmele unor agenții navale și comerciale, bănci și magazine, restaurante și hoteluri, ci și în numărul de școli cu predare în limba greacă, și în impunătoarea biserică Buna Vestire, a cărei construcție - aprobată de domnitorul Al. I. Cuza la cererea unei delegații de greci brăileni - s-a încheiat în 1872, după planurile arhitectului Avram Ioanidis din Brussa, Gheorghe Tatarescu executînd o bună parte din pictura interioară. O plimbare prin Brăila de azi - de unde, prin intermediul Oficiului județean de turism, se pot organiza și plimbări pe Dunăre sau partide de pescuit în Balta Brăilei - nu va ocoli, desigur, Grădina Publică, Piața cu statuia împăratului Traian, Teatrul „Maria Filotti” și Strada Repulicii. - Acestea din urmă excepțional reconstruite, păstrînd tot farmecul acelei Brăile cîntată de Panait Istrati, care mărturisise în 1930: „Brăila e orașul în care am văzut pentru în-tîia oară lumina zilei. Am iubit-o în copilărie, am urît-o în adolescență, apoi am pierdut-o. M-am dus în lume. Acum după ce am făcut înconjurul mai multor vieți, îmi regăsesc Brăila... De fapt, m-am regăsit pe mine”.

Brăila de astăzi, ca și cea de ieri, trăiește cu fața la fluviu, acolo unde Dunărea oferă orașului-amfiteatru un mărș și necurmat spectacol.

MIHAI CREANGĂ

HÎRȘOVA

din zarea copilăriei



Împlinisem cinci ani. Ne înapoiam din satul Sîrca, o așezare mărunță între Cotnari și Hîrlău, care ne adăpostise în zilele nesfîrșite ale primului război mondial. Învătasem prea devreme cuvîntul „refugiat”, iar războiul ajungea pînă la mine adus pe chipul tatei, care venea de pe front să ne vadă la două-trei săptămîni. Copilăria mea dobrogeană se întorcea acum în locul unde începuse, la Hîrșova. Eram din nou lîngă Dunărea noastră liniștită. Din cartonul unei fotografii mă scrutează palid și întrebător acel timp: tata, de data asta nu în uniformă de plutonier major, ci în redingotă, cu guler „Take Ionescu”, mama în rochie lungă de tafta, la gît cu șiragul nelipsit de mărgele, între ei, cocoțat pe o măsuță, fratele meu Vasile, în costumăș de „mariner”. Era imaginea vremurilor domolite. Eu făceam parte dintr-o republică poliglotă de copii – români, turci, greci, armeni – care schimbau între ei și tainele năzbiturilor și înțelesul vorbelor necunoscute. Învătasem să pronunț, de pildă, pe turcește, ekmek – pîine, türku – cîntec, sandal – barcă, salam – salam, șapcă – kasket ori, în grecește, alfasigari – abecedar, ghiovri – iaurt, scalos – ciîne, nero-apă, psami – pîine...

Casa noastră din Hîrșova se afla cam la două sute de metri de portul principal. La stradă era cojocăria bunicului, deținător al unui mic hotel în centru, dar și al unei familii cu opt copii, în șirul celor șapte fete fiind și mama mea, Maria Bicoveanu. În preajmă, se înălțau cîteva magazine de cereale, clădite pe birne uriașe ori pe temelii de beton. Ne făcusem cotloane de joacă pe sub ele, dar de cele mai multe ori ne duceam în port, mai ales la orele cînd soseau și plecau vapoarele. În jurul pontonului alb, erau legate la mal, de o parte și de alta a scărilor de piatră ce coborau din digul cel lung și înalt, zeci de bărci de cele mai felurite forme și culori. Locul magnetiza toate vîrstele. Lîngă căpitănia portului se adunau, cu mult înaintea sosirilor de nave, numeroși localnici. Așteptau rude, prieteni, îi petreceau la îmbarcările spre Brăila și Galați, Hîrșova aflîndu-se la confluența brațului Borcea cu Dunărea Veche.

Prin 1920, de jos, din port, nu se putea vedea tot orașul cu casele lui construite – cum le descria Nicolae Iorga în călătoria sa dobrogeană – „în simpaticul stil vechi, cu stîlpii de lemn ai largilor cerdace supt olanele prăfuite, cu scărițele întortochiate care suie din afară”. Din acel loc, privirea avea de cuprins, deasupra grădinii publice, priveliștea celor două canarale, dealurile de piatră ca două picioare de uriaș ce străjuiau așezarea din vremurile legendelor. Pe una se resfira puzderia de acoperișuri din mahalaua Varoș, iar peste drum, pe cealaltă stîncă de granit, gospodăriile din Dij-mahala, numită azi Dealul Monumentului, unde se văd ruinele fostei cetăți turcești construite pe fundațiile castrului roman Carsium. Pe înserate, din minaretul geamiei, urca în văzduh litania tînguitoare a muezinului. La bătrînețe, cînd avea timp, în sfîrșit, să se dedice mariei ei pasiuni, lectura, mama îmi arăta cu mîndrie nostalgică paginile de cărți în care se vorbea despre Hîrșova noastră natală. Era socotită unul dintre cele mai pitorești orașe ale țării, scriseseră despre ea Vasile Pârvan și Alexandru Vlahuță, Nicolae Iorga și Ion Simionescu. În anii studenției, profesorul Dimitrie Caracostea mă trimisese o dată la Octavian Goga și marele poet, aflînd că sînt hîrșovean, îmi spusese cu un suspin de regret: „Am vrut să facem acolo un pod, dar împrejurările nu ne-au ajutat”... În anii noștri, cînd podul de la Vadu Oii a devenit o realitate, leg totde-

auna imaginea importantei construcții de privirea albastră a lui Goga, călătorind atunci departe, până în zarea Dunării.

Cu prietenii de joacă, vedeam Hirșova doar prin oceanul basmelor. Aveam să aflăm mai târziu ce însemna cu adevărat vatra copilăriei mele. Aici, într-unul dintre cele mai bune vaduri ale Dunării, loc de trecere din Dobrogea către cîmpia lalomiței, oamenii s-au așezat să trăiască încă din neolitic. Vestigiile arheologice arată că a existat apoi o așezare getică, în preajma căreia, în anul 103 e.n., împăratul Traian a înălțat castrul Carsium, pomenit, începînd cu Ptolemeu, în multe izvoare antice. Treceau secole și, în Hirșova anulul 1444, poposea lăncu de Hunedoara; în 1594-1595, dădeau aici lupte victorioase cu otomanii oștile lui Mihai Viteazul, conduse de boierii Buzești. După războiul de independență și mai ales după 1880, Hirșova a început să se dezvolte rapid. Aveau să vină, auzind de prosperitatea așezării, tineri nu numai din Dobrogea, ci și din Muntenia și Moldova, ardelenii prinzînd și ei rădăcini aici cu mult mai înainte. Astfel devenea hirșovean și tata, Cristea I. Raicu, locul său de baștină fiind tot pe Dunăre, la Oltenița. Era un bărbat sprîncenat, iute și întreprinzător; absolut al unei școli de arte și meserii din București, cunoștea mecanica, geamgeria, tinichigieria, vopselăria, dogăria, chiar și confecționatul bărcilor. Și-a amenajat repede un atelier și, neputînd pridiți cu lucrul de unul singur, își luase doi ucenici și-l aduseseră din Oltenița și pe un frate al său. Cînd ajunseser de 10-11 ani, pornise să trebăluiească și Vasile, fratele meu mai mare. Mama, o femeie cu obraji catifelati și ochi albaștri, era o mare gospodină, veșnic fără odihnă, ca toate hirșovencele, pricepută la plăcinte, baclavale, halva turcească și, bineînțeles, la nenumărate mîncăruri din pește. Părăsit în timpul primului război mondial, atelierul avea să fie redeschis de tata îndată ce ne-am întors la Hirșova. Locuința bunicului devenise neîncăpătoare și i s-au adăugat cîteva camere. Rămăsese, totuși, o casă obișnuită. Încît, peste ani, cînd am dus-o la Hirșova pe soția mea, ea n-a acceptat să creadă, știind de „hotelul cojoacăruului”, că ceea ce îi arătam era clădirea noastră de odinioară, ci alta, învecinată, care fusese locuința priceputului medic turc Hacı!

Ce populație avea orașul în vremea copilăriei mele nu mă preocupa la vîrsta aceea. Ulterior, am aflat că el număra pe atunci cam 4 800 de suflete. În 1983, cînd am revăzut portul - care mie mi s-a părut din totdeauna de un pitoresc puțin egalat de celelalte ale Dunării - așezarea depășea 10 000 de locuitori. Azi, Hirșova este, firește, altceva decît tirgușorul de odinioară. Cînd răs-pundeam de pagina literară a revistei „Agricultura”, am dormit o noapte în camera oficială a stațiunii de mașini și tractoare care luase ființă aici, printre primele din țară. Orașul a căpătat prin ani o vocație industrială distinctă, au apărut magazine, restaurante, librării, un mare liceu. În pas cu toate orașele țării, puterea lui economică va spori, desigur, mai ales odată cu intrarea în funcțiune a celor două mari obiective aflate în construcție - o întreprindere metalurgică de sîrmă și cabluri și un șantier naval pentru nave fluviale.

Ceea ce se remarcă și acum este deosebita profesionalitate a oamenilor, ca și pe vremuri, cînd, dacă cineva din împrejurimi căuta niște hămuri bune, învelitori sau jgheaburi trainice la case, se spunea: „Du-te la Hirșova, o să le ai cît veacul, aceia nu glumesc cu lucrul!” Cizmarii, meșterii de bărci, cojoarii, ceilalți meseriași dovedeau și ei o vrednicie pilduitoare. Toți se price-

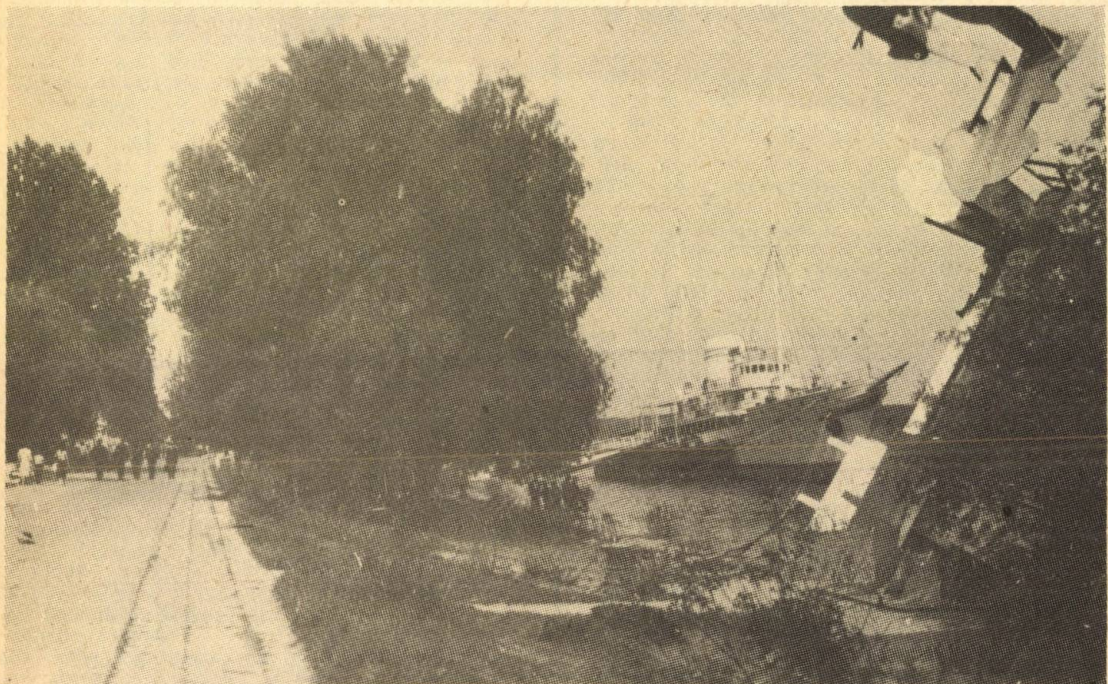
peau și la altceva decît meseria lor de bază. Erau bine îmbrăcați, chiar eleganți în zilele de sărbătoare, cînd mergeau cu familiile (obicei despre care îmi relata și Hortensia Papadat Bengescu, pe cînd locuia la Buzău) la plimbare, mai ales în grădina publică, în port ori la bilciul ce se organiza anual pe un platou imens numit „la Barieră”. Cu Dunărea la porți, hirșovenii îi cunoșteau orice mișcare și nu în ultimul rînd călătoriile de taină ale peștilor. Cînd avea cîteva ceasuri libere, pasiunea tatei era pescuitul cu prostovolul, pe atunci neinterzis, prea mare fiind bogăția adîncurilor. Își avea propria barcă. Știa să o mînuiească precum un veritabil lăunț. Cunoștea la perfecție atît locurile de peste drum de port - unde se întindea o mare baltă cu sălcii plîngătoare - cît și în mijlocul Dunării, între cele două canale, unde nimerea la sigur drept în colcăiala bancurilor de pești. Tata pîndea cu atenție roirile de pești și, cînd socotea că a venit momentul, oprea barca, parcă înșurubînd-o, își aranja în poziție de aruncare prostovolul, o voltă și plasa cu plumbi se ducea la fund, cuprinzînd tot ce găsea în cale. Uneori, numai din cinci-șase aruncări, barca se umplea cu știuci, crap, salăi, bibani ori pește mai mărunț. Neavînd ce face cu atîta pește (și alți vecini erau buni pescari), mama tăia cu satirul o parte din ei, îndestulînd pofta rațelor și gîștelor. Uneori, cînd frigeam vreo rață, se întîmpla ca mirosul și gustul de pește îmbibat în carnea ei s-o facă de neatins. O dată, din burta unui somn imens, mama a scos, țîpînd înspăimîntată, mina unui om care cine știe pe unde se înecase.

Poate mai mult decît oricare alții, noi, cei născuți pe malul Dunării, păstrăm pentru totdeauna în suflet nemărginita împărăție a copilăriei. Face parte din ea și visul. Hirșova visează cu chipul legănat de valurile înțeleptului fluviu și-s gata să pun pariu că și Dunărea așteaptă cu aceeași nerăbdare întîlnirea zilnică cu freamătul orașului. Visez și eu. Poate un vapor care, călătorind de la Drobeta-Turnu Severin, Giurgiu și Oltenița, să acosteze ca și altădată în portul de călători al Hirșovei și de acolo să plece mai departe, spre Brăila și Galați, poate un hotel frumos, atît de necesar drumeților ajunși aici, la o altă poartă a Dobrogei. Pentru toate, cum spunea cîndva N. Iorga, Hirșova „așteaptă destoinicia noastră”.

AL. RAICU



GALAȚI



OȚELUL ȘI APA

Faleza gălățeană este astăzi cea mai frumoasă întâlnire a unui oraș românesc cu Dunărea; un spațiu lung de 3-4 kilometri, dintre apele fluviului și marile ansambluri arhitectonice de pe colinele urbei, transformat într-o sărbătoare a simțului estetic și o plăcere a plimbării cotidiene. Susțin afirmația cu mîna pe inimă, nu fiindcă de Galați mă leagă amintirile casei mari, bătrînești, înconjurată de curtea plină de flori, a bunicilor, unde multe clipe zburdalnice ale verilor copilăriei am petrecut - toate acestea au dispărut de mult - ci deoarece, chiar dacă și alte moderne așezări riverane, ca Orșova, Tulcea, Brăila, au arătat o nobilă grijă edilitar-estetică pentru chipul cu care orașul nou întîmpină bătrînul fluviu, faleza gălățeană rămîne unică. Iar din cei peste 10 kilometri de construcții urbane, cele mai multe unicate, cu ale căror ferestre deschise Galațiul însoțește Dunărea - cum și alte orașe se pot mîndri cu arhitectura nouă a falezelor lor - autentică marcă a originalității e dată tocmai de această fișie de iarbă, flori, arbori, statui, chioșcuri pentru fanfară, scări și bănci de piatră, alei asfaltate, ce formează promenada gălățeană. Realizarea ei a necesitat ample lucrări de consolidare, au fost dislocați milioane de metri cubi de pămînt, în albia fluviului au fost așezate uriașe cantități de fascină, umplută cu piatră, pentru corectarea cheiului. Din anii 1976-1977 o tabără de

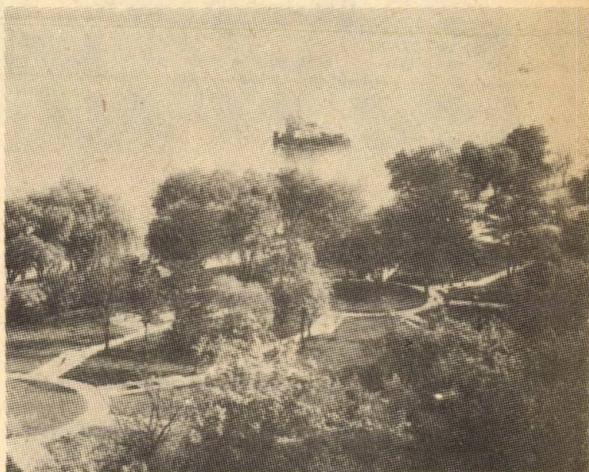
sculptură în metal a împodobit acest veritabil parc de pe malul Dunării, cu forme avîntate și structuri impresionante; acestea înglobează aerul și lumina, se răsfrîng în oglinda mereu schimbătoare a apelor, comunică, grație materialului folosit, sensuri perene ale acestui oraș contemporan al construcțiilor navale, vegheat de turnurile ciclopice ale furnalelor combinatului siderurgic. De aici curge, în paralel cu Danubiul, un fluviu de oțel incandescent. Galați, orașul dintre două fluvii - chiar așa s-ar putea numi cetatea de astăzi a oțelului.

„Portul roșu“

Orașul turistic e însă întotdeauna un oraș de duminică, de aceea nu ne vom opri acum la trepidantele ritmuri cotidiene, ci vom privi Galațiul cu ochiul sărbătoresc al promenadei de la sfîrșit de săptămîna. Așezarea aceasta de la confluența Siretului și a Prutului cu Dunărea, din apropierea marilor lacuri ale Brașovului, devenită atît de modernă în ultimii ani, își poate număra totuși vîrsta în milenii. Cine vizitează Muzeul de istorie, redeschis în anul 1988 într-o clădire complet renovată, nu departe de faleză, va putea contempla - urcînd de la parter la cele două etaje ale mu-

zeului, ca într-o veritabilă metaforă a spiralei timpului istoric - evoluția din vremi imemorabile pînă în zilele noastre (ba chiar în ultima sală va putea arunca și o privire în viitor). Privim locuri de continuitate și permanență ale nației, situate poate mai la margine de țară dar nu și a evenimentelor ce au cuprins-o. Piese de mare valoare documentară dar și estetică, unele unice în patrimoniul național, expuse cu rigoare științifică și cu arta de a sugera o seamă de idei ce predează organizarea muzeului, întâmpină pe vizitator de-a lungul drumului său în istorie. Splendide vase și figurine ale culturii Cucuteni și Gumelnița, o patină de os, lustruită, din neolitic (piesă rară și tezaure înglobate în aceste pămînturi de grupuri nomade, măruri ale civilizației geto-dacice. La acestea se adaugă o sugestivă hartă a răspîndirii celebrei cătușe dacice pe întregul teritoriu românesc, vase grecești rafinate pictate, apoi monezi, amfore, obiecte de cult, de artă și de civilizație romană vorbesc despre straturile arhaice ale istoriei poporului nostru. E un limbaj specific și fascinant, care nu poate fi pus la îndoială. Iată cît de elocvent poate grai, de pildă, un simplu vas de lut, o cătușă dacică din secolele III-IV e.n. A fost descoperită, într-un mormînt roman, împreună cu o serie de monede, care au permis datarea, și o podoabă de aur purtînd numele celui îngropat, Inocențiu. Se știe, însă, că romanii nu foloseau obiectele „barbarilor” cucerțiți. Este vorba, deci, de un dac romanizat, iar cum caracteristicile de înmormîntare sînt creștine, ne aflăm în fața unora din primele dovezi certe ale pătrunderii creștinismului timpuriu pe teritoriul românesc, încă de la începuturile sale. Începuturile evului mediu românesc sînt și ele bine reprezentate, prin descoperirile arheologice de la Vinători, Șendreni, Barboși, Borcea, după cum arme, armuri, costume, documente și fascimile zugrăvesc zbuciumata istorie de la Dunărea de Jos în perioada medievală. Machete de nave (de la „pinzarul moldovenesc” la platforma de foraj marin) ilustrează vocația de constructori și navigatori a gălățenilor. Atestări ale atelierelor navale din secolul al XVIII-lea; avîntul epocii moderne, debutînd cu activitatea unor marcante personalități politice - Kogălniceanu, Cuza, Negri - a căror viață, așa cum o arată nenumăratele obiecte personale de epocă, a fost legată de Galați; Galați ca „porto-franco” timp de peste un secol (1834-1936); lucrările Comisiei Europene a Dunării, cu sediul la Galați; intensitatea mișcării muncitorești interbelice, care i-a adus renumele de „portul roșu” - sînt tot atîtea verigi ale legăturii strînsă a orașului cu fluviul, astăzi mai evidentă ca oricînd.

Cît de mult s-a schimbat Galațiul în ultimele decenii: a devenit mare! Mi-l amintesc prin anii '50: un tîrg dunărean prăfuit, din al cărui centru - încă plin de trăsuri și căruțe - se ajungea în cartierul marangozilor cu un tramvai micuț ce mergea clătînd și semnalizîndu-și cu neascuns orgoliu trecerea electrică printre caii altor vremuri. Tramvaiul nu avea decît o singură linie: la sfîrșitul ei, vatmanul își lua manetele și se muta la capătul celălalt al vagonului, care aștepta răbdător călătorii. Stațiile erau și ele la buna înțelegere cu vatmanul mustăcios. Cu tramvaiul acesta mîl lua la piață bunicul, dulgher la atelierul naval, să cumpărăm pepeni pentru felinare. Cît de mult s-a schimbat Galațiul: în ultimele decenii a devenit un oraș grandios! Totuși, piața a rămas în același loc, modernizată, ce-i drept, și largă să cuprindă bogățiile pămîntului roditor din jurul Galațiului, la fel de însuflețită și de pestriță ca odinioară. Și pepenii sînt la fel de mari și de gustoși, dar niciodată nu am mai văzut felinare atît de meșteșugit lucrate, scobite cu atîta fantezie și migală cum erau cele lucrate de bunicul Alexandru și care luminau serile copilăriei...



Capcana „Precista”

Să nu ne lăsăm, însă, pradă nostalgiei și să revenim la axa periplului nostru gălățean, faleza străjuită de secole de silueta războinică, din piatră, cu foișor, crenele, metereze pentru luptă și fante înguste pentru arme, a monumentului de artă medievală „Precista”. A fost construit în urmă cu 340 de ani, în vremea lui Vasile Lupu, spre a păzi intrarea în oraș dinspre Dunăre. Astăzi pașnic și valoros muzeu, monumentul juca odinioară un important rol strategic - atît prin posibilitatea de a semna locuitorilor orașului apropierea vaselor dușmane, turcești îndoesebi, cît și prin forța zidurilor sale de a rezista asalturilor, barînd drumul către inima Moldovei de Jos. Fiind, alături de o surată a ei, singurele fortărețe ale țărmului, fantezia constructorilor a înzestrat-o cu un sistem de apărare ingenios, unic în țară și demn de a aprinde imaginația scriitorilor romantici. Zidurile sînt foarte groase și interiorul pare mic, dar dacă-i cunoști secretele, clădirea se însuflețește de amintirile timpurilor eroice. Astfel, într-unul din ziduri, o ușiță aparent insignifiantă, deschide drumul de taină. Peretele e dublu și ascunde treptele unei scări întunecoase ce urcă abrupt la locurile de apărare și refugiu de deasupra. Atenție la



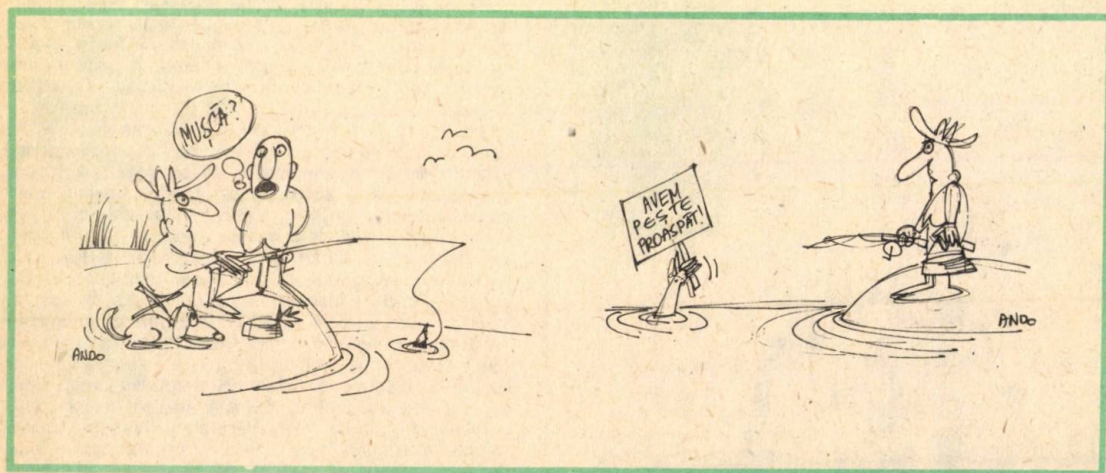


trepte! Cîndva, acestea se întrerupeau, descoperind un puț adînc unde se prăbușeau primii asediați neavizați. Ceilalți erau țintiți de către asediații deveniți de neatîns prin ridicarea scării ce masca golul fîntînii. Sus, se mai aflau cuptorul de pîine, rezerva de alimente, arme și muniții cu care se putea rezista mult timp invadatorilor. Dacă situația devenea critică, apărătorii se puteau salva printr-o altă scară tăiată în ziduri, coborînd în întunericul subpămîntean al unor adevărate catacombe și ieșind la lumină departe, spre dealurile Țiglinei. Carevasăzică, o capcană. Capcana „Precista“. Acum înțelegem de ce interiorul părea mic față de dimensiunile monumentului: de fapt, sînt două clădiri una în alta, ca într-un joc de cuburi.

Prin fața foișorului se întinde leneș, pînă departe spre Brăila și Tulcea, uriașa panglică a fluviului sclipind de aurul soarelui. Nici un caic nu mai tulbură as-

tăzi Dunărea, vegheată de siluetele girafelor metalice ale macaralelor portului, pe lîngă care trec involburînd pacea apelor, navele-elefant. Privite de pe punțile vaselor, blocurile de pe faleza înaltă par hotelurile unei coaste marine exotice, înconjurate de vegetația luxuriantă a parcului așternut la poalele colinei gălățene. Pentru a-l străbate de la un capăt la altul e nevoie de cel puțin un ceas, dacă nu punem la socoteală opririle înaintea lucrărilor taberei de sculptură și nici popasurile pe terasele elegantelor cofetării, braserii și restaurante, ori la terenul de minigolf sau pur și simplu pe băncile din jurul chioșcurilor, unde cîntă fanfara pînă tîrziu, cînd felinare nu mai puțin elegante se aprind, luminînd aleile falezei mîngiate de apele poleite de lună ale fluviului.

ALEXANDRU CONDEESCU



LUPII DE MARE... PE DUNĂRE

Orice navă, cit de mare și modernă ar fi ea, fie și condusă de cel mai priceput comandant și avînd la cîrmă cel mai bun timonier din lume, oprește în preajma *barei de nisip* din fața canalului Sulina. Oprește, cere un pilot român, doar cînd acesta urcă la bord, nava se încumetă să treacă peste bară și de-abia apoi urcă, în amonte, pe Dunăre, dirijată de pilotul nostru, pentru a acosta într-unul dintre porturile maritime de pe marele fluviu — Sulina, Tulcea, Galați sau Brăila. Mulți sînt tentați să spună că avem doar trei porturi la Marea Neagră — Constanța, Agigea și Mangalia. Inexact! Avem, în total șapte porturi „maritime”, căci în cele dunărene, mai înainte numite, acostează, zi de zi, zeci de nave oceanice; Galațiul, de pildă, după mărime este cel de-al doilea port al țării. Iată ce spune registrul căpitaniei acestui port: în 1987 au intrat 963 de nave și au ieșit, luînd căile de apă ale Oceanului Planetar 1001! Și fiecare vapor, care vine sau pleacă pe nemărginirea lîcîdă a Terrei, cit timp navighează pe tronsonul maritim al Dunării, este pilotat numai de piloți români. Zi și noapte la agențiile de pilotaj, din toate cele patru porturi maritime dunărene, 120 de bărbați stau în permanență de veghe. Sînt piloți de înaltă clasă, vechi navigatori, oameni cu o desăvîrșită pricepere în profesia lor, care pot aduce din mare, sau s-o ducă spre întinderea ei, orice navă, pe orice vreme, „cu ochii închiși, numărînd doar bătaiele motorului sau mirosînd apa Deltei sau a mării” cum îmi spunea unul dintre veteranii acestei meserii...

Sînt oaspetele *Agenției de pilotaj maritim* din Galați și *Dan Ungureanu*, pilot-șef, îmi explică ce înseamnă această profesie aparte de pe Dunăre.

— Noi sîntem aici 53 de piloți — îmi spune bărbatul ajuns doar la 36 de ani pilot-șef, devenit marinar pentru că s-a născut la Galați și a visat de mic copil să îmbrace uniforma bleumarin și caschetă albă și care a „bătut”, pînă acum, aproape zece ani mai toate mările și oceanele lumii. O să mă întrebați de ce piloții noștri trebuie să urce pe puntea fiecărei nave — cite doi, deodată, e regula — ce străbate Dunărea maritimă? Pentru că fluviul are zone foarte grele pentru navigație, un șenal a cărui adîncime se schimbă în fiecare zi, în funcție de cotele apelor, are praguri, coturi, curenți externi de puternici și cite alte capcane știute doar de noi; apoi pe Dunăre ființează un sistem de semnalizare a navigației, pe maluri sau pe geamanduri plutitoare, ce trebuie respectat cu strictețe, avînd în vedere traficul intens de pe fluviu, pe care timonierii și căpitani de nave din lumea largă n-l cunosc în amănunt. O mică greșeală de pilotaj și, gata, se poate produce o adevărată catastrofă. Închipuți-vă momentul cînd pe canalul Sulina se întîlnesc două mineriile sau petroliere mari, din acelea ce au o lungime de vreo 200 m și o lățime de aproape 40 m! Și mai închipuți-vă că cei doi giganți, se încrucișază, în plină viteză, pe canal... O șovăire, o greșeală, un curent de apă nestăpînit bine și coloșii s-ar ciocni. Ce-ar însemna o coliziune pe canal? Stricăciuni incalculabile, o posibilă scufundare a uneia dintre nave; dar paguba cea mai mare ar fi întreruperea navigației pe Dunăre, zeci de nave ar fi blocate. Oricine își poate imagina ce-ar însemna o întrerupere a aprovizionării cu mine-reu de fier și cărbune a celor două combinate siderurgice de la Galați și Călărași, ca să dăm doar un exemplu. Dar ce pagube ar avea armatorii atîtor vapoare ce-ar sta în locație!...

Mă uit la bărbații ce adastă în încăperile agenției de pilotaj. Arși de soare, cu privirea tăioasă, cu vorba domoală și cu un fel de nepăsare în mișcări. Cită energie în fiecare dintre ei! Cită răspundere își asumă fiecare din acești bărbați cînd urcă pe bordul cite unui vas a cărui încărcătură valorează zeci și sute de milioane de dolari! Ce judecată rapidă, ce decizie la secundă trebuie să ia un pilot în cazuri extreme, cum a fost atunci cînd a eșuat nava „Kemal II”, cu pavilion grecesc. „Grecul” era pe la mila 49, urca pe Dunăre. Pe neașteptate, cînd s-a încrucișat cu o altă navă, s-a produs ciocnirea — din vina comandantului acesteia din urmă. „Kemal II” s-a ales cu o spărtură uriașă chiar la magazia arhiplină cu mărfuri, la un lat de palmă deasupra liniei de plutire; în orice clipă cala se putea umple cu apă, iar nava odată scufundată ar fi blocat șenalul dunărean. Pilot la bordul „grecului” era *Laurian Țarin*. Comandantul și timonierul vasului se pierduseră cu firea, strigau încontinuu că se vor scufunda, au și dat ordinele pentru salvarea oamenilor din naufragiu. Dar pilotul român a sărit la timonă și a dat mașiniștilor citeva ordine scurte. Motoarele au fost ambalate la maximum, „Kemal II” a virat scurt spre mal, ridicîndu-se deasupra Dunării imensa-i spărtură prin care apa năvălea în cală, și a eșuat pe nisip. Desigur, orice pilot se ferește de o eșuare a navei pe care o conduce; dar, atunci, „Kemal II” putea fi salvat doar... printr-o eșuare și *Laurian Țarin* a ales într-o clipă, *soluția optimă*, înlăturînd tot cortegiul de nenorociri ce l-ar fi atras scufundarea navei: deteriorarea mărfurilor, distrugerea navei, blocarea șenalului dunărean. Doar în patru zile și patru nopți, mai apoi, scafandrii și salvatorii de la AFDJ au ranflat nava, au pus-o pe linia de plutire și „Kemal II” și-a putut continua voiajul...

Altădată, vasul „Vrachos”, tot grec, plin cu azotat de amoniu, a luat foc chiar lîngă Galați. Și copiii știu că azotatul cînd e cuprins de incendiu, explodează. Ce-ar fi însemnat să sară în aer 50 000 tone de amoniu? O parte din oraș ar fi fost spulberată. Pe puntea vaporului incendiat s-a urcat *Benone Barbu* — „pilot de Dunăre” — cum îi zice *Dan Ungureanu* — și cu manevre meșteșugite a scos torța vie din port. Apoi, cu calm, a organizat lupta împotriva incendiului. În timp ce fugea cu „Vrachos” spre mare, în răstimpul marșului acela disperat, navele-pompier, ce gneau pe de lături, controlau focul nepermițîndu-i să pătrundă în magazinele cu azotat. În orice moment pilotul putea sări în aer odată cu nava; dar el nu s-a gîndit nici o clipă la moarte. „Singura mea grijă era, atunci — mărturisea bătrînul pilot Barbu — să scot cit mai repede vaporul incendiat în largul mării, să nu explodeze pe Dunăre; ne-ar fi încurcat traficul multă vreme...”

Oricine ar spune că-s strașnici piloții de pe Dunăre, mai ales căpitani și timonierii navelor din toate zările pămîntului care le încredințează, cu un suspin de ușurare, comanda, atunci cînd navighează pe marele fluviu. Ei știu ce dificil este să stăpînești o navă pe Dunăre. Iată, la Cotul Tulcei, fluviul face un unghi de peste 120 de grade și se nasc acolo curenți cu viteze așa de mari încît dacă nu ții să te trecori „la milime-tru” apa împinge nava direct în mal, chiar dacă motoarele au turație maximă și opun rezistență; apoi sînt multe îngustimi periculoase ale șenalului, sub apa fluviului; după aceea, numai în anumite locuri două nave

se pot întâlni pe canalul Sulina sau în zonele înguste — și în acest caz nava care urcă dă întâietate celei care coboară și toate manevrele la încrucșarea a două nave se fac „pe metru pătrat”, orice greșeală în apreciere poate duce la accidente grave, cum s-a întâmplat în cazul lui „Kemal II”. Să nu uităm nici de marea îndeminare a pilotului de a trece un gigant plutitor peste bara de nisip de la Sulina. Când o navă încărcată, lungă de peste 200 de m, se strecoară prin șenalul săpat în bară, zi și noapte, de drăgi uriașe, adeseori se aude nisipul cum se freacă de carenă iar cind bara este depășită, căpitanul este lac de sudoare, timonierul e cu sufletul la gură, singurul om calm fiind pilotul român...

Nu-i de mirare că și la „transporturile speciale” ce se fac pe Dunăre toți piloții maritimi își dau obolul. Bunăoară, de câte ori au fost corborite spre mare uriașele platforme de foraj marin. Ultima oară a fost transportată de la Galați pină-n largul mării marea platformă numită „Saturn”; o „sculă” uriașă, a cărei valoare depășește suma de 100 milioane lei. A corborit pe Dunăre în mijlocul unui convoi uriaș format din zeci de nave-remorchere care trăgeau și împingeau, șalupe și alte ambarcațiuni tehnice; doar cele cinci remorchere ce ancorau direct platforma aveau, la un loc, motoare de 16 000 cai putere! Numai platforma „Saturn” are o lățime de 43 m, iar turla sa se ridică la aproape 50 m! Benone Barbu a ales pe cei mai buni piloți gălățeni și a dus așa de repede și de sigur imensul convoi al platformei pe locul ei de pe mare, încât Dunărea n-a fost deloc închisă pentru navele maritime...

Specificul muncii noastre? E o profesie în care n-ai voie să greșești niciodată — precizează Dan Ungureanu. Eu, ca marinar, am dat examene grele — și cînd am absolvit Institutul de marină din Constanța, și atunci cînd am devenit comandant de navă, și cînd am înfruntat furtuni groaznice în Pacific, și cînd am devenit pilot maritim pe Dunăre. De fiecare dată cînd pilotez o navă pe fluviu am emoții, căci dau cel mai greu examen: pe mina mea am o avere imensă — va-

porul și încărcătura sa, vieți de oameni și prestigiul meseriei noastre. O pot spune cu mindrie: navigatori din toate țările lumii ajung la Dunăre și toți rămîn uimiți de priceperea, siguranța și măiestria piloților dunăreni. Cînd un lup de mare cu păr alb salută cu mina la chipiu atunci cînd cobori de pe corabia pe care i-ai trecut-o cu bine peste zeci de capcane ale fluviului, ei bine, acest simplu gest spune totul...

I-am cunoscut pe toți, le-am strîns mina. Pilotul-șef mi i-a prezentat pe rînd:

— Îmi pare rău că nu-l puteți cunoaște pe șeful nostru, Florin Nichita, un as în pilotaj — este plecat azi... Celebrul Benone Barbu este în cursă... Acesta-i Anghel Filon, căruia noi îi spunem „părintele nostru” — multe am mai învățat de la el, e pilot de o viață... Ștefan Munteanu și Visarion Tănase sînt și ei printre cei mai vechi... Bădia Milian Ceaușu e decanul nostru de vîrstă, are 60 de ani... Iar cel ce intră acum pe ușă e prislea, n-are încă 36 de ani — Victor Dimitriu se numește... Din „valul tînăr” iată-i pe Toader Parasciv, Crinu Elefterescu, Ion Ducu, Ștefan Onișor... Acesta-i fratele meu, Mihai Ungureanu, fost profesor de sport; și-a lăsat viața tîhnită de la catedră și a venit între noi... Mureș Renghea, Nicolae Lovin, și, printre ei, o surpriză: doi foști ziariști, Mircea Cișman, care a muncit la ziarul „Munca” și Mircea Turcanu, fost reporter la Radio București...

Bărbați ai dirzeniei, arși de soare, cu privirea ageră, cu vorba domoală, cu brațul de fier. Își duc cu modestie și răspundere greaua lor misiune. Sînt stăpîni supremi, răstimp de cîteva ore, pe nave străine. Fără ei ordinea și siguranța navigației de pe Dunăre ar fi de neconceput. Îi salută cu mina la chipiu, în poziție de drepti, ca pe amirali, orice căpitan, cînd urcă sau coboară de la bordul navei ce o comandă. Nu poartă pe piept sau pe mineca uniformei lor de marinari nici măcar un ecuson pe care să scrie cu litere mari „pilot maritim” și numele lor. Ca să știm să ne înclinăm și noi, „civilii”, în fața lor...

ION PREDA

ZAMOLXE ȘI IOVAN IORGOVAN

La aproape 20 de km de Orșova, în amonte, pe malul românesc se află un monument al naturii de care se leagă o legendă: este peștera Pescaborsa, numită, de asemenea, și Peștera Veteranilor.

După unii, mai înclinați să dea curs legendelor, aici ar fi fost unul dintre sanctuarele lui Zamolxe, marea divinitate a dacilor. Povestea se asea-mănă cu aceea a Pesterii Polovragi, din nordul Olteniei, și aceasta socotită un fost sanctuar al zeului. Stalactitele și stalagmitele din cele două peșteri sînt și astăzi udate de... lacrimile lui Zamolxe, care plînge oștenii daci cazuți în luptele cu romanii.

Pescaborsa se numește și „Peștera Veteranilor” deoarece, în anul 1692, pe cînd turcii înaintau spre centrul Europei, 700 de luptători creștini au făcut față unui asediu de trei luni, respingînd atacurile oștirilor otomane.

Dar peștera aceasta nu este singura din defileul pe care Danubiul și l-a tăiat între Carpați și Hemus. Mergînd în susul apei, către Moldova Veche, pe partea iugoslavă se vede peștera Golumbac, iar pe stîncă de deasupra — fortăreața cu același nume, cu nouă turnuri, care se oglindesc în apele fluviului.

O legendă spune că Iovan Iorgovan ar fi urmărit un balaur care sălășluia pe Valea Cernei. Rănită de moarte, fiara s-a retras în peștera Golumbac. Din stîrvul ei s-a născut „musca golumbacă” (sau columbacă), a cărei întepătură face „ca vitele de prin părțile Carașului să fie cuprinse de streche”, cum scria Vlahuța.

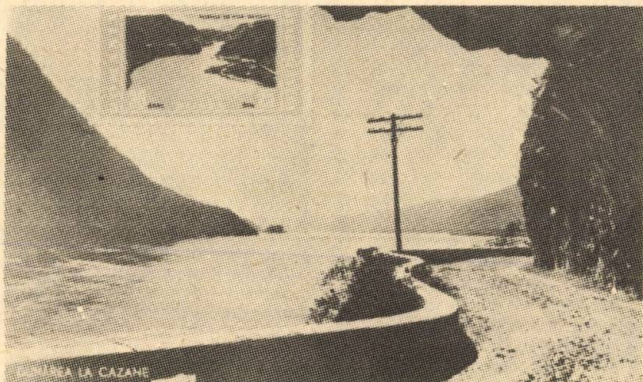
S.N.



FLUVIUL ÎN FILATELIE

Pentru a ilustra interesul arătat de mișcarea filatelică din țara noastră fluviului Dunărea, am selecționat doar un număr restrâns de mărci poștale, care să însoțească descrierea fluviului de la intrarea lui pe pământ românesc și pînă la vărsare în Marea Neagră, prin somptuoasa Delta...

1) Vom începe cu o **ilustrată maximă** care ne înfățișează vechiul aspect al zonei Cazanelor. Marța de pe ilus-



trată face parte dintr-o serie din anul 1967, cînd realizarea Complexului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier se afla abia la început. Seria cuprinde doar două timbre cu putere de circulație în R.S. România și R.S.F. Iugoslavia, avînd înscris pe mărci valori în lei și dinari (30 și 55 bani românești și 25 și 50 dinari jugoslavi).

2) **Marca de 55 bani** face parte din seria „Navigația europeană pe Dunăre” și ne înfățișează zona Cazanelor —



după realizarea Complexului Hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier I. Geografic vorbind, aici se află 2 zone

distincte: Cazanele Mari (între km 976—970) și Cazanele Mici (km.969—965). În prima zonă — malurile fluviului se îngustează pînă la 170 m și în apropiere se află 2 peșteri: a Liliiecilor și a Veteranilor, ultima fiind cunoscută și folosită de romani în timpul războaielor cu dacii, ca loc de adăpost și apărare. În cea de-a doua — îngustimea malurilor fluviului e și mai mică; 152 m. Cadranul Solar și Mira romană se află pe malul stîng

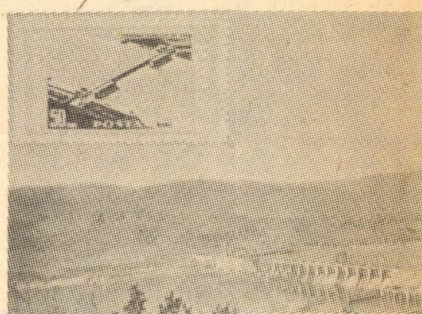
(km 968) și Tabula Traiană pe malul drept — jugoslav (km 964,5).

3) **Marca în valoare de 1 leu**, din aceeași serie, ne arată un aspect al orașului Orșova (Dierna), km. 955. Pentru a face față noilor con-



diții hidrologice — orașul a fost mutat și reconstruit integral la sfîrșitul deceniului șapte. Vechea vatră a orașului a fost acoperită de apele lacului de acumulare al Hidrocentralei Porțile de Fier I. Azi orașul are peste 14.000 de locuitori, față de 6.000 în trecut.

4) **Ilustrată maximă** — purtînd un timbru din seria mixtă româno-jugoslavă despre



care s-a amintit mai înainte — ne înfățișează Complexul hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier I (km. 940), a cărui construcție a fost încheiată în anul 1972, fiind realizată în cooperare cu R.S.F. Iugoslavia. Are o putere instalată de 2.100 MW, țării noastre revenindu-i 1.050 MW.

5) O **colită din cadrul seriei „Navigația europeană pe Dunăre”** (10 lei) ne înfățișează o scenă de pe Columna lui Traian; trecerea Dunării (Da-



nubiului) de către armata romană, în primul război dacic (101—102 e.n.). La această trecere privește dintr-o peșteră însuși zeul Danubius.

6) **Ilustrată maximă**, purtînd o marcă din seria „Anul european al ocrotirii monumentelor” din anul 1975, în valoare de 2,25 lei — ne prezintă Podul lui Traian, de la Drobeta Turnu Severin (km. 931), construit de arhitecul Apollodor din Damasc în anul 105 — pentru cel de-al doilea război purtat cu dacii între anii 105—106 e.n. Pe ilustrată și pe marcă se disting cele două picioare rămase, vestigii ale întregii construcții, despre care vorbesc mai mulți autori antici (Dio Casius, Plinius cel Tânăr, Procopius). Interesul pentru această construcție a fost viu și în Evul Mediu, cînd

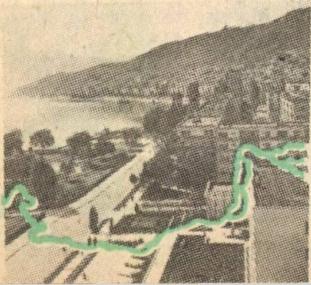


regele Francisc I al Franței a solicitat sultanului Soliman Magnificul să-i permită dărîmarea unui picior al podului pentru a descoperi secretul construcției sale. În orice caz, numai prin mutarea cursului Dunării pe o altă albă a fost posibilă realizarea podului (între alte dovezi se înscris și denumirea toponimică Drobeta, care semnifică „Despicata”, respectiv loc de bifurcație, atestînd prezența celei de-a doua albie). Pentru a nu fi surprinse de apele noului lac de acumulare al Hidrocentralei Porțile de Fier II, aceste vestigii au fost mutate cu 25 m în linie dreaptă de la locul inițial.

7) **Marca în valoare de 2,15 lei**, din aceeași serie, are desenată pe ea Gara fluvială a orașului Giurgiu (km. 494) și mai multe nave în zona por-



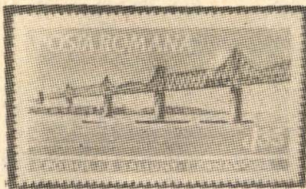
tului. În secolul trecut, din acest port fluvial se pleca pe Dunăre în aval (Cernavodă și, de aici, cu trenul, spre Constanța) și în amonte — pînă



la Budapesta și Viena, cu vaporul.

8) Legată de aceeași localitate — Giurgiu — se află și **ilustrata maximă** care ne înfățișează „Podul Prieteniei” Giurgiu-Russe, construit în cooperare cu U.R.S.S., Bulgaria, Ungaria, Cehoslovacia, și Polonia. Marca de ilustrată, în valoare de 2,75 lei, face parte dintr-o serie emisă în anul 1972 — sub genericul „Poduri transdanubiene”. Podul a fost inaugurat în anul 1954 și are o dublă funcționalitate: pentru circulația feroviară și rutieră. Partea sa centrală se poate deschide, pentru a permite navelor să treacă în cazul unor ape mai mari, care înalță corpul vaselor, împiedicînd trecerea lor pe sub pod.

9) **Marca în valoare de 1,35 lei**, din aceeași serie, ne prezintă Podul A. Saligny de



la Cernavodă, inaugurat în anul 1895, după șase ani de muncă. Este în lungime de 4.088 m și la timpul său a constituit o premieră mondială. În prezent, s-a dat în folosință un nou pod Cernavodă, rutier și feroviar.

10) **Marca de 3 lei**, din seria „Navigația europeană pe Dunăre”, ne oferă o privire panoramică asupra orașului Tulcea/Aegyssus, acesta din urmă fiind numele antic al localității. Dar orașul mai poartă azi un nume — acela de „Poarta Deltei Dunării”.

Denumire cit se poate de reală, pentru că adevăratul drum spre Delta de la Tulcea începe.



11) Seria de mărci „Navigația europeană pe Dunăre”, emisă în anul 1977, (macheta grafică C. și V. Carnabatu), conține și un timbru (valoarea maximă 4,80 lei) ce reproduce o hartă a Deltei Dunării. Se pot distinge cu destulă claritate brațele Deltei, cu despletirile (și împletirile) respective, cu salbe de lacuri și canale, precum și cu grinduri ce se reliefează datorită unei palete cromatice din șase culori. Pentru a se da



mai multă viață hărții, realizatorul mărcii a reprodus pe timbru și siluetele unor păsări din bogata avifaună deltaică: pelicani, lopătari, călifari. Și tot pentru un scop dinamic, pe canalul Sulina se poate observa o navă rapidă de pasageri.



SALIGNY

și „nepoții” săi

Recenta inaugurare a marelui complex de poduri feroviare și rutiere de peste Dunăre, dintre Fetești și Cernavodă, ne prilejuiește constatarea, cu care ne putem mindri, că școala românească de inginerie s-a dovedit - încă de la începuturile sale - a fi de clasă mondială, urmînd de atunci încoace un curs continuu ascendent, culminînd cu actuala înfăptuire.

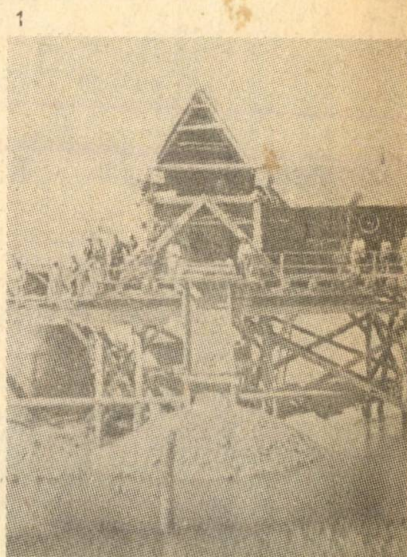
Primul complex de poduri - acum aproape centenar - care leagă țara de porturile sale de la Marea Neagră, poartă numele constructorului său „Ing. Anghel Saligny” și a fost, de la data inaugurării sale la 14 septembrie 1895 și pînă în anul 1922, cel mai lung din lume, măsurînd 4.087,85 metri, împreună cu viaductele care leagă podurile de maluri și cel de peste balta aflată pe atunci la mijlocul insulei dintre brațele Dunării.

În ultimii ani însă, în cadrul marilor lucrări funciare făcute în întreaga țară, balta a fost secată, întreaga insulă - de 13 km lățime, care era inundabilă și nu aducea nici un folos - devenind o mare și roditoare întindere agricolă, iar viaductul de aici, în lungime de 1.455,20 metri a fost demontat și folosit la alte poduri de cale ferată, fiind înlocuit cu un rambeau de pămînt, actualul complex de poduri fiind deci mai scurt decît primul, dar lungimea podurilor propriu zise de peste brațele fluviului fiind aceași.

Pe cînd însă primul pod era numai pentru o singură linie de cale ferată, noul complex de poduri, este pentru cale ferată dublă și, în plus, are și cîte două fire de cale pentru circulația ru-

tieră, scurtînd astfel mult drumul spre Litoralul Mării Negre, ceea ce este de mare însemnătate pentru turism, precum și pentru transporturile rutiere dintre Dobrogea și restul țării.

Sînt interesante pentru felul de lucru la primul pod fotografiile ce le reproducem aici, prima arătînd instalațiile tehnice cu ajutorul cărora se scotea nămolul de la picioarele podului pînă cînd se ajungea la stratul de argilă compactă, pe care se reze-mau acestea (Fig. 1) O altă fotografie ne înfățișază unul dintre picioare terminat de clădit, avînd în față instalațiile - care par cam rudimentare - cu ajutorul cărora fusese înălțat în albia Dunării (Fig. 2).



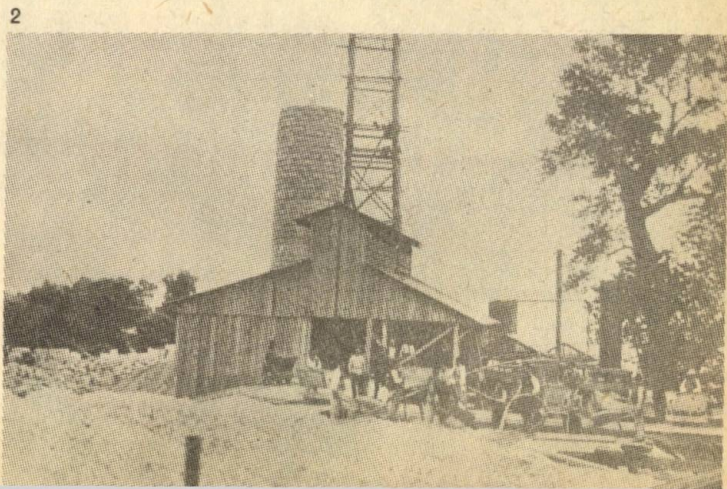
12) Marca pe care apare silueta atît de cunoscută a pelicanului roz (Pelecanus onocrotalus) face parte dintr-o serie mai veche (din 1965). Deasupra conturului Deltei Dunării și a Razimului, delimitate sferic, planează un pelican în zbor, deosebindu-se de alte specii, care în marea lor majoritate țin gîtul întins. Intenția machetatorului mărcii (F. Ivănuș) de a circumscrie sferic conturul Deltei - aidoma unei planete sui-generis - sub legenda unei păsări simbolice, atrăgînd astfel atenția că zona de la gurile Dunării este o lume aparte, a reușit pe deplin.

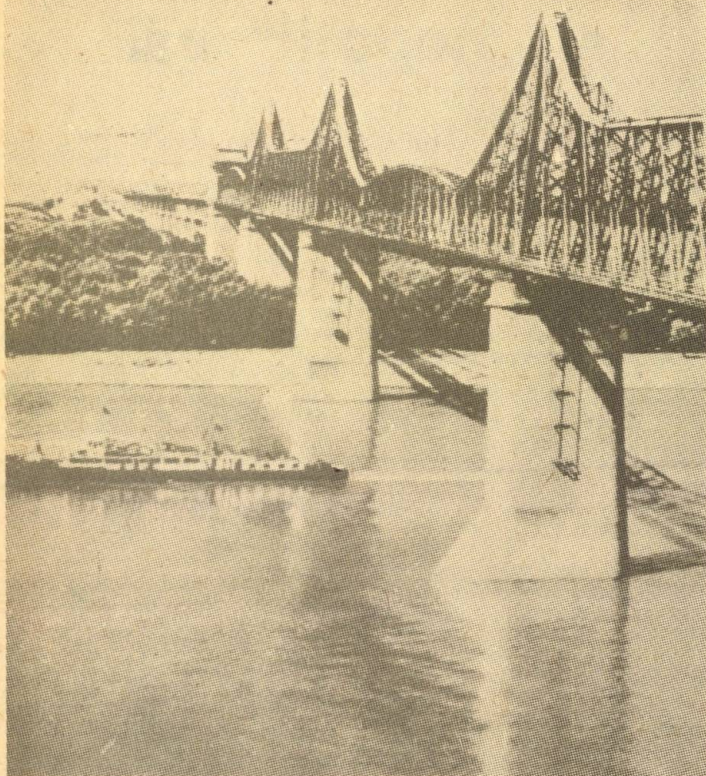
13) Cu marca în valoare de 3,40 lei, reprezentînd un aspect din rada portului Sulina, se încheie atît seria de mărci sub genericul „Navigația europeană pe Dunăre”, cit și excursia noastră filatelică pe parcursul celor aproape 1.075 km ciți străbate Dunărea pe



pămînt românesc. Orașul Sulina se află la km 0 al fluviului și de aici, se știe, începe marcajul Dunării în amonte, pînă la izvoare, la km. 2.863.

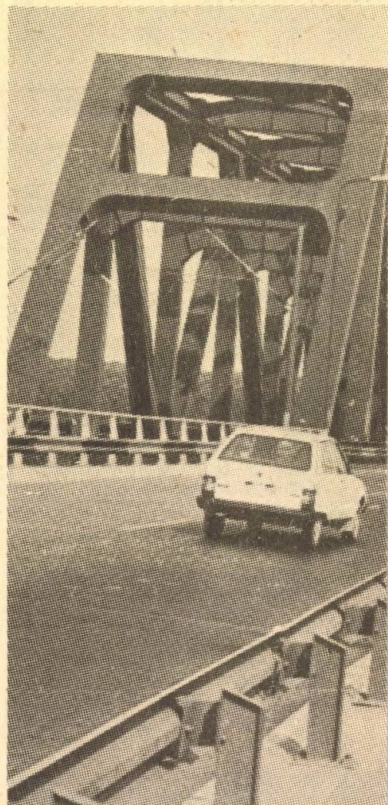
EUGEN PANIGHIANT



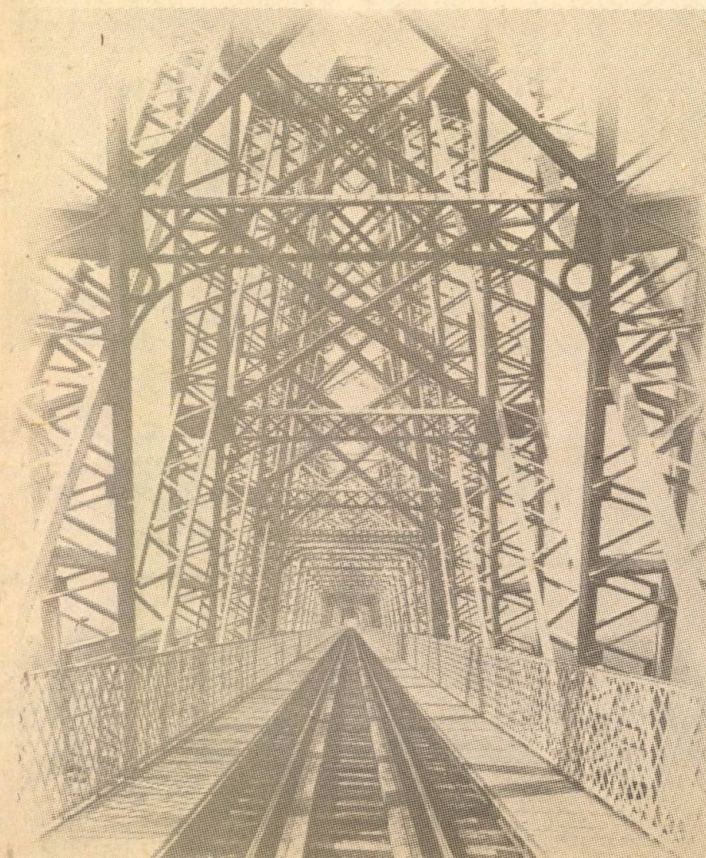


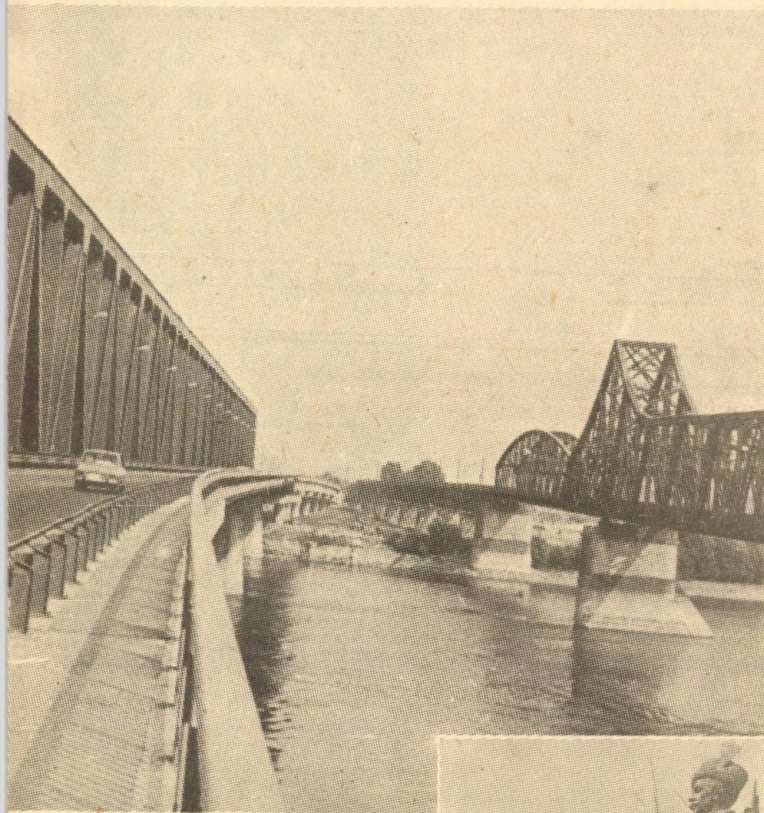
Amîndouă podurile stau acum alături, primul continuînd să fie în serviciu și preluînd traficul în momentele de vîrf, descongestionează astfel circulația trenurilor de călători și mărfuri dintre gările Fetești și Cernavodă-Pod, între care mai sînt gările Dunărea - aproape de cursul acesteia - și Ovidiu, aproape de brațul Borcea, care pot fi folosite de asemeni pentru ușurarea circulației pe distanța de 20 kilometri a văii Dunării, traficul pe linia București - Constanța fiind cel mai mare de pe căile noastre ferate.

POMPILIU VOICULEȚ-LEMENY



Podul conceput de Anghel Saligny are toate motivele să „răsufle” ușurat. După ce a deținut, un timp, supremația europeană și chiar mondială în domeniul podurilor fluviale, după ce a slujit cu devotament traficul feroviar românesc, ingenioasa construcție de epocă va îndeplini, de acum înainte, funcții auxiliare. Deși „pensionat”, el nu-și va părăsi postul; va avea misiunea de a prelua, în perioadele „de vîrf”, garniturile trenurilor de marfă, care altădată așteptau ore în șir pentru a trece fluviul. Să notăm





că într-o singură zi, traversează Dunărea peste 60 de trenuri rapide, accelerate și personale, la care se adaugă zeci de garnituri de marfă.

21 noiembrie 1987 — o zi de referință în istoria căilor de comunicație românești. În prezența Președintelui țării, tovarășul Nicolae Ceaușescu și a tovarăsei Elena Ceaușescu, a fost inaugurat Complexul feroviar și rutier Cernavodă—Fetești. Semafoarele au fost puse pe liber, o undă verde optimizează transportul feroviar și rutier între litoralul Mării

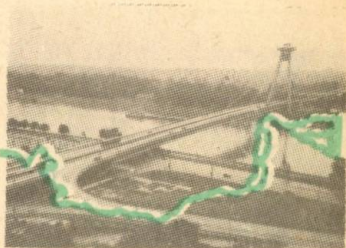
Negre, Dobrogea și tot restul țării. După podul de la Giurgiu—Ruse, intrat în exploatare în 1954 și cel de la Giurgeni—Vadu Oii, inaugurat în 1971, o nouă punte din fier și beton unește malurile marelui fluviu. O replică a tehnicii moderne din secolul XX, față de tehnica de vîrf a secolului trecut; „nepoții” lui Saligny, proiectanții și constructorii români s-au întrecut și acum în fantezie și ingeniozitate. O dantelărie de oțel și o panglică lată de beton, așezate pe piloni de adîncime, alcătuiesc una din cele mai impresionante și mai mari lucrări, de acest fel, din Europa.

Podul de la Cernavodă este cel mai mare pod peste Dunăre. Are o lungime de peste 470 metri cu o deschidere centrală de 190 metri. Distanța de la nivelul normal al apei pînă la grinzi este de 30 metri, permițînd navigația în dublu sens, a navelor fluviale de dimensiuni maxime. Replica ultramodernă a podului „A. Saligny” nu este un pod „clasic”, ci un complex feroviar și rutier, care cuprinde două poduri: unul pentru cale ferată dublă electrificată, celălalt pentru o șosea, cu cîte două fire de circulație, la care se adaugă patru estacade de acces.

Noua construcție oferă numeroase avantaje economice, ea influențează pozitiv zona de pe ambele maluri ale Dunării. Aici își deschide larg porțile de vest Canalul Dunăre—Marea Neagră; în dreapta fluviului se profilează, ca o cetate modernă, turnurile primei centrale atomoelectrice din România. Prin triplarea liniilor de cale ferată a crescut viteza trenurilor, eliminîndu-se, în același timp, și „strangularea” dintre Fetești și Cernavodă.

...Dorobanțul, care străjuiește vechiul pod, are o nouă misiune; de a „păzi” una din cele mai monumentale construcții ale popoului nostru, durată în anii socialismului. Sub privirile sale, neobosite de un secol de pază, se desfășoară un continuu dute-vino de pe cele două maluri ale frumosului Danubiu...

TRAIAN CARACIUC



10 PASTILE PENTRU SURÎS

● Odată, un cumpărător a intrat dis-de-dimineață într-un magazin și a zărit acolo un ciine, care tocmai termina de măturat dușumeaua. Ciinele și-a îndreptat privirea spre el și i-a spus: „Să știți că nu-i nici un trucaj, ci pur și simplu, stăpînul meu pretinde că în schimbul osului de ros, ce mi-l aruncă, nu numai să-i păzească magazinul, dar să-i deretic și încăperile”.

„E extraordinar!” a exclamat cumpărătorul, - „Cu prima ocazie, am să-l felicit pe stăpînul tău, pentru că are așa un ciine harnic, care știe să și vorbească!”

„Nu, nu! Numai asta nu! Căci atunci mă va pune să răspund și la telefon...”

● În timpul călătoriei în Scoția, un turist a vizitat lacul Loch-Ness, sperînd să vadă faimosul monstru acvatic.

- Cînd apare, de obicei, vestitul dragon? a întrebat el pe ghid.

- Păi... cam după al cîncelea pahar de whisky!

● Hoymer Haitfield, 84 de ani, s-a întors din excursia făcută în Paris:

- Păcat că n-am fost acolo cu 40 de ani în urmă... a mărturisit el, unui prieten.

- Adică atunci cînd Parisul a fost Paris veritabil?

- Nu, atunci cînd Haitfield a fost un veritabil Haitfield!

● Într-un laborator de cercetări științifice alimentare, cercetătorul prezintă șefului soluția temei:

- S-a obținut un amestec excelent, din miere, nuci și griu incolțit. Ce facem cu el? Îl recomandăm ca mic dejun, ori îl dăm drept șampon pentru păr?

● Unui prieten de al meu i-au dăruit un bumerang nou, iar el și-a pierdut mințile, încercînd să-l arunce pe cel vechi!

● Femeile cu caracter solid, tare ca piatra, sînt acelea care aruncă în bărbații lor fiare de călcat, scaune, fărașe, tigăi... Femeile cu caracter blind, molatic, arugcă, de obicei, în bărbații lor cu papuci de casă, pernute, basmale, mănuși, pălărioare...

● Într-un aprozar, o clientă:

- Castraveții expuși la vinzare sînt galbeni!

- Luați roșii! Ele sînt verzi! recomandă vinzătorul.

● - Pun rămășag că vecinul meu, deunăzi, iarăși a fierit trăsău - spune un sătean dintr-un cătun pierdut în fundul munților, stînd la taifas cu altul.

- De unde ai mai scor-nit-o și pe asta?

- Iepurii lui de casă iar l-au luat la bătaie pe dulăul meu...

● O tinăre conduce limuzina cu viteză maximă. Prietena ei, care ședea alături, o roagă:

- Dragă, las-o mai încet... Mie-mi fulgeră totul prin fața ochilor!

- De ce nu faci ca mine? Închide ochii și taci!

● Agentul de circulație:

- Cum de-ați putut să vă urcați la volan în halul în care vă aflați?!

Conducătorul mașinii:

- Hic! Mi-era cam greu, dar m-au ajutat prietenii...

Culese de
ALEXEI NICOLESCU



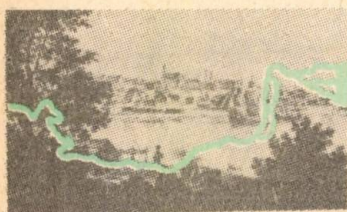
ȘTIAȚI CĂ...

● ...Grigore Antipa era de părere că geneza Deltei Dunării nu poate fi explicată fără o aprofundată cercetare a trecutului (geologic), deoarece fenomenele actuale ce se petrec la gurile Dunării sînt insuficiente pentru a lămuri această geneză?

● ...așa cum afirmă directorul Muzeului „Gr. Antipa”, Mihai Băcescu, în adîncimile Cazanelor Dunării se află o faună relictă rămasă din fostul bazin Ponto - Caspic, de aproximativ 30 milioane de ani?

● ...atunci cînd se navigă prin „bara de la Sulina” respectiv din Mare spre fluviu sau invers - cei de la timona navelor țin seama de trecerea de la ape sărate la dulci? Căci, avînd densități diferite, apele schimbă pescajul vasului (corpul acestuia se ridică sau se afundă în masa apei, după caz). Adîncimea „barei de la Sulina” este de 23 de picioare (sau 7,1 m).

În anii '30 linia Galați - Turnu Severin era deservită de vapoarele de pasageri „Grigore Manu” și „Avram Iancu”, amenajate cu cabine cu paturi, bufete și restaurant. Unul dintre cele mai frumoase nave dunărene era vasul România Mare, care aparținea N.F.R. Să consemnăm de asemenea acele stabilimente care asigurau navigația: „Ceta-tea” - un remorcher puternic cu zbaturi, aparținea Serviciului Hidraulic și avea misiunea de a planta și întreține geamandurile pe porțiunea navigabilă a fluviului. „Dunărea” era un remorcher de serviciu care avea sarcina de a supraveghea navigația și de a acorda asistență, la nevoie, vaselor aflate în dificultate.



O ÎNTÂMPILARE CU PEȘTI

Pe măsură ce treceau orele fruntea șefului se păta de umbre.

— Sintem precis în Deltă? — își întreabă el, bănuitor, subalternii.

— În Deltă, tovarășe redactor-șef...!

Pop Simion clătină a nedumerire din cap și ceru să i se schimbe momeala. Pavel Tinjală, care încremese într-un genunchi tot așteptând să prindă evenimentul pe peliculă, profită de pauză ca să-și dezmorească picioarele.



— Să încercăm cu piine — propuse el.

— Mămăligă n-aveți?

— Nu, dar dacă doriți, facem — supralicită Dan Condeescu, lăsându-și undița pe mal și sărind, sportiv, spre traista cu mălai. Într-un sfert de oră e gata.

— Lasă, lasă... Dumneata, vād, prinzi și cu rime.

— Da, am prins ceva — recunosc Dan, jenat. Cred că am nimerit un loc bun. Dacă vreți, schimbăm...

— Nu, mulțumesc, se prinde și de-aici! — refuză rece mai marele revistei.

Reporterul simți cum îl prinde nădușeala.

— Eu zic s-o lași mai moale — îi șopti Pavel Tinjală — astîmpără-te! Nu sintem la concurs! Aruncă și tu acul fără momeală...

— Păi asta fac de mult — explodă surd Condeescu. Mă crezi idiot? Dar se agață și așa, parcă-s timpiți. Cred că au organizat un complot ca să mă compromită.

Încet, pe nesimțite, își împinge undița spre locul unde meditau cirilege, bine aprovizionate, ale redactorului șef. Tentativa eșuă.

— Nimic! Tot la mine vin, porcii... Aștia și-au pus în cap să-mi desfacă contractul de muncă.

— Renunță. Rupe-ți unealta, fă-o pierdută...

— Nu rezolv nimic. Porniți cum sint împotriva mea, ar fi în stare să

sară singuri pe mal. Uite-i cum se-nvîrtesc în jurul meu... Huo!

— Ce faci, domnule?! — apostrofă încruntat șeful. De ce ești nervos? Har Domnului, nu stai chiar degeaba. Ai umplut pe puțin două căldări.

— Vă rog să mă scuzați.

Reporterul înalță „spășit” din umeri, ocazie cu care mai scoase un pește.

— Poftim!

Pop Simion îl fulgeră scurt cu o privire severă. Apoi continuă să se țină, calm, de undiță. La urma urmelor, bilanțul unei partide de pescuit nu se măsoară în cantitatea de pește pe care poți s-o furi apelor, ci în Tăcerea pe care ai reușit s-o aduni în tine. Și din acest punct de vedere...

— Trageți, domn'Pop! — îl scoase Pavel din Adîncuri. A mușcat. Uraaa!



Redactorul șef trase și prin aer zbură un peștișor de toată frumusețea. Era un pește micuț, e-adevărat, dar cu evidente perspective de creștere. Fotoreporterul revistei îl poză din toate părțile.

— Ia-l mai de-aproape — îl sfătuia Dan prin semne, să pară mai mare.

Redactorul șef, care de mult își luase orice nădejde și tocmai se pregătea să declame în latinește „Aruncați orice speranță, voi ce veniți

aici”, nu-și revenea din uimire.

— O fi chiar pește? — întreabă el neîncrător.

— Pește, dom'Pop! Și încă ce pește! Uitați ce vioi este.

Mirarea mai stăruia câteva minute, apoi dispăru, făcînd loc certitudinii că succesul nu poate fi atins decît prin răbdare.

— Încă unul dom'Pop!

— Cred c-am intrat în mină...

Destins și mulțumit, redactorul șef își lăsă privirile, în odihnă, pe pluta care se strecura cu dibăcie, ca și gîndurile sale, printre onduleurile apei. „Da, domnule, totul e să ai răbdare”... Și furat de legănarea nestatornică a undelor se simți o clipă împins spre Infinitul pe care, de multă vreme, îl bănuia dincolo de elementele materiale din care era alcătuit.

— Prin răbdare și Neantul poate fi prins în ac ca un guvide — medită el filozofic.

— Așa o fi, dom'Sef — îl aprobă Tinjală, dar mi-e teamă că tipii ăia din barcă nu vin spre noi cu intenții metafizice. Fetița, poate, nu zic nu, flăcăul însă...

Șeful primi informația ca pe un țîțar sîciitor pe care-l poți alunga cu un dos de palmă. Condeescu, în schimb, îi prețui valoarea și se des-cotorosi repede de tot ce ar fi putut să-i creeze necazuri.

Barca făcu mai întîi câteva fițe acvatie (așa, ca să le rupă gura), apoi după un viraj lung și inutil își lipi bordul de mal.

— Inginerul Popescu de la Inspectoratul piscicol — se prezentă conducătorul bărcii, după ce opri motorul. Ce faceți aici?

Nu se grăbi nimeni să-i dea raportul. Tinjală urmărea cu obiectivul un broscoi, iar Dan ronțăia, demonstrativ, dintr-o ciupercă. Privirea inginerului trecu repede peste ei și se opri stăruitoare asupra șefului.

— Dumneavoastră? V-am întrebat ce faceți?

— Pescuiesc, prietene — răspunse obosit redactorul șef, iritat că nici măcar un om de specialitate nu observă ce face el acolo. Din păcate — adăugă el, înclinîndu-se spre domnița care se răsfața în soare alături de piscicultor — n-am avut norocul dumatile. Nimfă sau sirenă?

Inspectorul nu gustă gluma.

— Logodnică. Permisul de pescuit, vă rog!

— N-am. Și dă, te rog, barca aia mai incolo că-mi sperii peștii...

Ochii tovarășului Popescu scăpărară de orgoliu.

— Atunci cu ce drept pescuiți

aici? — întreabă el, făcând eforturi să se stăpînească. Cine v-a dat voie?

— Dumnezeu — răspunse sictirit, dar convins, redactorul șef.

— Dumnezeu? — se puse deodată pe urlat inginerul. Dumnezeu?!

— Observ, amice, că dumneata ești azi în zi proastă. Și n-ai de loc simțul umorului.

— Auzi? — continuă să urle piscicultorul la urechea logodnicei sale. Auzi, n-am umor. Îl amendez pe loc. Cinci sute de lei. Să i-o plătească Dumnezeu. Să nu-mi polueze mie balta cu misticisme.

— Iartă-l, dragă — îi luă fata apărarea. Cinci sute de lei e mult. Și pentru doi peștișori?

— Și nici măcar nu sînt pești, domnișoară — o corectă Pop Simion. Sînt metafore, sînt iluzii cu care ne încercăm Natura, sînt rime...



Eu nu-s pescar, eu sînt poet.

— Omul ăsta își bate joc de mine...

— O fi chiar poet — îi luă din nou fata apărarea. Nu vezi ce chip olimpian are?

— Ce poet, fetiță. Poeții sînt oameni subțiri și stau mai mult prin circiuri. Îi cunosc eu. Și nu vin prin Delta decît cu vaporul. Numele Dumneavoastră!

— N-am! — i-o taie scurt poetul.

— N-aveți? — dădu iar în clocot piscicultorul.

— N-am, domnule, încă n-am. Dar grație dumitale sper să-mi fac unul.

Inginerul se potoli subit. Își făcu palma căuș, luă un pumn de apă și și-l turnă în cap. Apoi clipi des din gene. Imaginea persistă. În cele din urmă, îngrijorat, dădu drumul la motor și dispăru după trestii.

— E timpul să plecăm și noi — hotărî redactorul șef. Tu citești pești ai prins?

— Trei — minți Dan cu nerușinare.

— Numai trei? Am avut impresia că-s mai mulți.

— Și eu dom'Pop, dar cînd i-am luat serios la numărât...

MIHAI SIPOȘ

ACUM DESPRE A.F.D.J.

A.F.D.J. — patru majuscule des întîlnite, înscrise pe numeroase nave ce circulă pe Dunăre, pe multe clădiri din porturile fluviale, pe semnele de navigație — înseamnă **Administrația Fluvială a Dunării de Jos**. Cu ce se ocupă și care este rostul acestei mari întreprinderi de gospodărire a potențialului de navigație dunăreană, ne spune directorul ei, **ing. Octavian Cristea**.

● În 1948, în capitala Iugoslaviei, miniștrii de externe ai statelor riverane Dunării au semnat așa numita **Convenție de la Belgrad**, prin care s-a înființat Comisia Dunării; din aceasta fac parte reprezentanții țărilor semnatare (Uniunea Sovietică, România, Bulgaria, Ungaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, Republica Sovietică Socialistă Ucraina). Republica Federală Germania are un observator în Comisia Dunării; din 1960 a aderat la convenție și Austria. În 1948 s-a înființat și **Administrația Fluvială a Dunării de Jos**, organism românesc autorizat, inițial, să se îngrijească de asigurarea condițiilor necesare navigației între Brăila și Sulina; prin H.C.M. 162/1973 jurisdicția A.F.D.J. a fost extinsă pe toată Dunărea românească, de la Baziaș la Sulina.

● Sub auspiciile A.F.D.J. muncesc, zi și noapte, pe arșită sau ger, peste 3 000 de oameni de profesii dintre cele mai diferite: marinari, mecanici, economiști, ingineri portuari, hidrologi, meteorologi, lăcătuși, electricieni, electroniști, constructori, scafandri, piloți de nave.

● O adevărată flotă — peste 300 de nave — navighează sub însemnele A.F.D.J. Sînt nave tehnice speciale, care asigură, zi de zi, o navigație impecabilă: spărgătoare de gheață, drăgi, șalande, remorchere de mare putere, nave specializate în scafandrierie, semnalizare a navigației etc.

● A.F.D.J. are sediul central la Galați — filialele sale sînt la Sulina, Tulcea, Brăila, Călărași, Giurgiu, Drobeta-Turnu Severin.

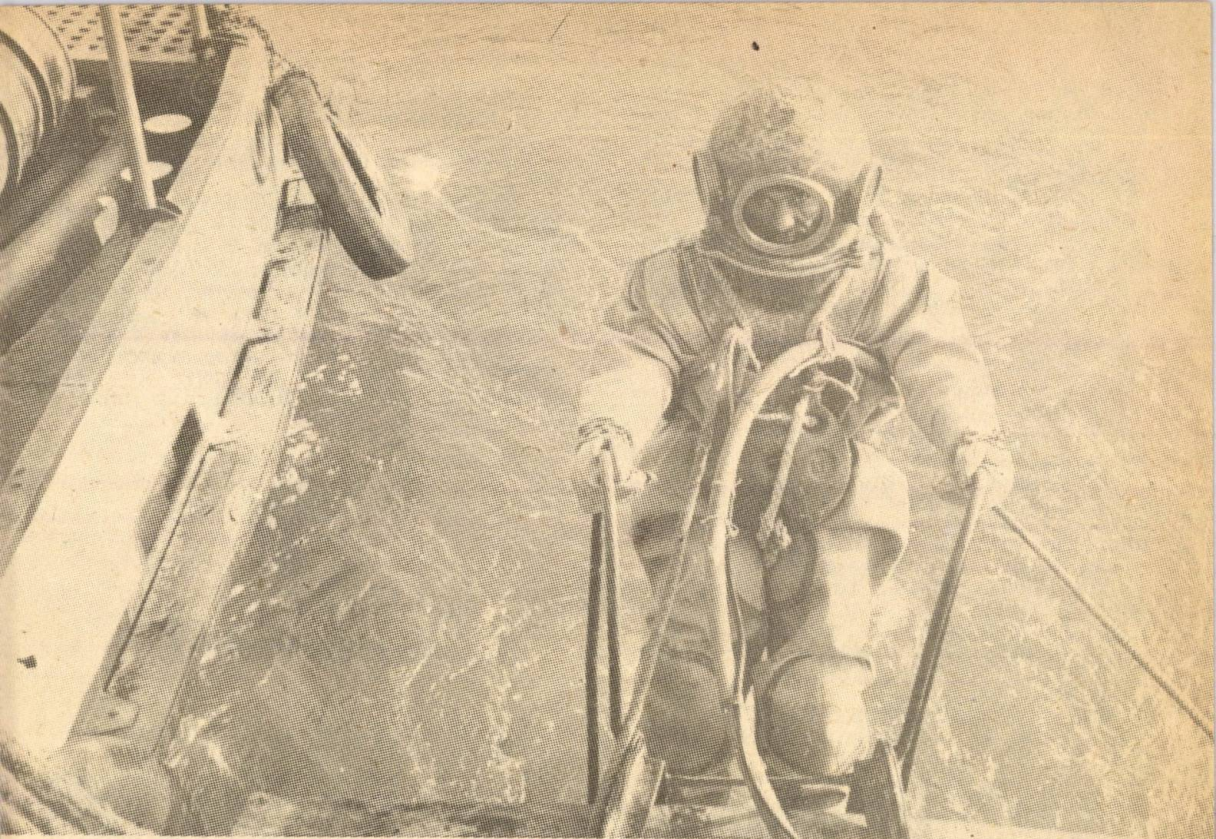
● Zi de zi, această întreprindere, care gospodărește complex fluvial, asigură: o infor-

mare operativă a navigatorilor prin executarea pe toată Dunărea noastră a măsurătorilor hidrografice la toate punctele și trecerile dificile pentru navigația navelor; lucrări de dragaj pentru menținerea gabaritelor normale ale șenalului de navigație; întreține semnalizarea costieră și plutitoare pe fluviu; întreține toate construcțiile hidrotehnice care contribuie la transporturile fluviale — cheiuri, moluri, maluri, ziduri de sprijin, depozite, magazii, ateliere etc.; asigură pilotarea tuturor navelor maritime spre porturile maritime ale Dunării — Sulina, Tulcea, Galați, Brăila; efectuează toate transporturile **speciale** făcute pe apa Dunării (nave scoase din șantiere navale pentru probe de mare, platformele de foraj marin ș.a.); execută toate operațiunile de salvare și ranfluare a navelor avariate sau eșuate, de stingere a incendiilor de la bord, atît pe Dunăre cît și pe mare; execută dragarea continuă a șenalului navigabil peste **bara de nisip** de la Sulina; asigură toate lucrările de scafandrierie legate de navigație, de porturi, de construcții hidrotehnice sau rutiere (șosele, poduri, viaducte etc).

● 36 de scafandri de înaltă specialitate coboară mereu sub apele Dunării, acolo unde este nevoie de priceperea lor; ei au muncit mai recent la podurile de la Vadu Oii și Borcea, la calele noi ale șantierelor navale Galați și Brăila, la ranfluarea unor nave, la alte lucrări hidrotehnice. Numai în 1987 scafandrii de la A.F.D.J. Galați au totalizat 3 230 ore de lucru sub apă.

● O rețea complexă de radiotelecomunicații ține legătura cu porturile dunărene și cu companiile de navigație din toate țările străbătute de fluviu; zilnic, A.F.D.J. tipărește un buletin hidrologic al cotelor apelor Dunării, de la izvor și pînă la vărsare — un fragment din el îl auzim, cotidian, la Radio-București la ora 11,50; săptămînal, mai editează un tablou al semnalizărilor de navigație dunăreană, care se difuzează tuturor porturilor.

ION PREDĂ



VIATA DE SCAFANDRU

Activitatea scafandrilor nu se rezumă numai la recuperarea epavelor. Construirea hidrocentralelor cere prezența lor; ca și lansarea navelor, cercetarea fundațiilor la lucrări de cheiuri și poduri... dar la câte nu-s folosiți acești cavaleri ai adâncurilor! Iată câteva întâmplări cu ei...

Partene Bițenco, șeful scafandru de la Giurgiu se pregătește să-și încheie activitatea subacvatică. Dar tot trebuie să mai facă câteva imersiuni la Moldova Veche, unde au de scos patru șlepură și un remorcher, inecate tocmai din anul 1913. Se angajează salvatoarele, dar șlepurile sînt grele. Ultimul șlep e plin cu umbrele, pluguri, grape, geamuri și trei vagoane de... potcoave! Încărcătura s-a menținut destul de bine. „Pezevenghi de marinari vind potcoave în sat. Ce-or mai fi făcînd oamenii cu ele, că doar nu mai sînt cai?” se întreabă Bițenco, care nu știe ce să-și aleagă de pe această epavă drept amintire.

— Asta-i ultima mea lucrare, îi anunță el pe scufundători. Alege o umbrelă mai frumoasă și-mi faci din ea baston de pensionar...

Dar poți să ieși la pensie cînd în cataracte, la km. 1032, s-a inecat un ceam cu pirită? „Umbrela de pensionar” a lui Partene a trebuit să mai aștepte...

Pentru scafandrii de la Brăila sezonul avea să fie unul de „terți”. Așa numesc ei orice lucrare care nu se referă la vreo epavă. Și nu că n-ar fi avut ce

scoate, dar alte lucrări importante le-au răpit un sezon întreg de activitate.

Dîncă și Oghină își imbarcă utilajele într-un camion „Bucegi” și pleacă în inima munților, la Bicaz. De la o vreme, la hidrocentrala de pe Bistrița se făcea tot mai simțită nevoia de intervenție a scufundătorilor. Ajunși acolo, și-au construit o plută de lemn, pe care au montat pompele de aer și celelalte scule. După cîtiva ani de la dispariția plutășilor, apareau scafandrii, transformați pentru puțin timp în plutăși. Își duceau plutele pe la toate hidrocentralele, acolo unde turbinele erau oprite.

Prezența scufundătorilor într-o regiune de munte a fost un adevărat spectacol. Cei doi scufundători erau răsfațați de toată lumea. Odată au fost invitați la o nuntă. Toată lumea căuta să fie în apropierea scufundătorilor. Nici mirele și mireasa nu se bucurau de atîta atenție din partea nuntașilor...

De la Iași, o telegramă telefonică. Destul de alarmantă. Se cereau Sectorului „Căi navigabile” din Brăila doi scafandri pentru o intervenție rapidă. Era vorba de un iminent pericol de inundație a Iașului. În Valea Bahluiului existau mai multe iazuri amenajate, cu canale de legătură între ele. La Cucuteni și Podul Iloaiei se construiseră două baraje, care erau folosite în caz că apele ar fi crescut prea mari și ar fi rupt digurile. Așa se și întimplase. În urma unor

ploi torențiale, apele Bahluiului au crescut și amenințau cu inundarea „dulcelui tirg”, a fabricii de antibiotice, în special. Se încearcă ridicarea batardeurilor, dar cirilegele de care se trăgeau s-au rupt. Apele creșteau.

De la Brăila au plecat doi scufundători - Gălățeanu și Zota. Un avion Aviasan sosise să-i ia, însă scafandrii plecaseră cu un camion I.T.A. Apele creșteau. Calea ferată nu se mai cunoștea. Un metru de apă peste ea. Ba a și fost ruptă de furia apelor. Toate telefoanele zbirnău. „Scafandrii sînt în drum spre Iași...”

Mașina trece prin Gorban. Satul lui Zota. Gălățeanu se uită la Zota.

- Ce facem, oprim?

Zota cade pe gânduri. Ar rămîne și el, să-și vadă părinții, neamurile, casa părintească. Să revadă satul, cu cîmpele și luncile sale.

- Nu, mergem mai departe - spune Zota hotărît. Mașina gonește mai departe. Zota nici măcar nu întoarce capul. Intră în Iași. Pe o stradă cu sens interzis, un agent de circulație opri mașina.

- Scafandrii! - se auzi glasul șoferului.

- Liber. Sînteți așteptați. Repede, apele au crescut!...

Agentul anunță toate posturile de control din oraș să creeze cale liberă camionului. Interceptează această știre telefonistele și o răspundesc în tot orașul cu viteza fulgerului.

Cîteva mașini mici și lume multă se adună în jurul camionului cu care veniseră scufundătorii. Zota le ceru mai întîi planurile instalației. O mașină le aduse în cîteva clipe de la întreprindere. Scafandrii le cercetară cu atenție și după ce au reușit să cunoască, teoretic, toate ungherele barajelor, Gălățeanu se încumetă să plonjeze. Încearcă cu o lopată să despotmolească batardeoul. Era imposibil. Apa era densă și nu putea să înainteze. Nici prea mult aer nu putea să-și lase în costum.

- Ce facem Costică? - întreabă Gălățeanu.

- Părerea mea este să dăm găuri în batardeouri. Introducem pe ele buloane și săltăm cu vinciurile...

Ideea lui Zota părea să aibă sorți de izbîndă. Toată lumea o acceptă. Se lasă seara. Toată noaptea, scafandrii au sfredelit cu burghiurile pentru orificii, au scotocit fundul apei. Cînd dădura „vira”, buloanele se îndoiră. Presiunea apei asupra batardeurilor era foarte mare și nu era posibilă deschiderea lor nici prin această metodă...

- Trebuie, totuși, să ne culcăm - spuse Gălățeanu oamenilor care îi ajutau. „Dacă se îngroașă gluma ne sculați.

N-au putut să doarmă mai mult de două ore și se apucaseră din nou de treabă.

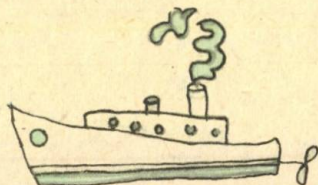
- Scoatem buloanele și trecem în locul lor cabluri metalice.

Scoaterea buloanelor constituia o problemă destul de grea din cauza jetului mare și puternic de apă care ieșea prin aceste orificii. Era așa de puternic încît rupea carne din mîinile scafandrilor. Trebuie ca cineva să intre pe cealaltă parte a batardeurilor, pentru a prinde capătul cablurilor metalice. Nu avea nimeni un astfel de curaj. Scafandrii căutară să le explice că lor nu li se poate întîmpla nimic, dar nimeni nu cutea să pătrundă în spatele batardeurilor. Gălățeanu sugeră să se aducă o damigeană cu vin. Fu primul care o duse la gură și cînsti și pe ceilalți oameni, să poată prinde curaj. Așa se și întîmplă. Unul dintre oamenii de ajutor își luă inima în dinți și pătrunse în spatele batardeurilor. Reușiră să treacă cablurile prin orificiile din batardeouri. Se cuplură la rezezeală aceste cabluri la vinciuri și batardeoul cedă. La Cucuteni apa începu să scadă imediat. Pericolul de inec al orașului trecuse. Singurul punct critic rămăsese Podul Iloaiei. Scafandrii cercetează și acolo planurile.

- Aici nu-i așa grabă - îi spuse Gălățeanu lui Zota. Acum să mergem să ne odihnim.

- Într-adevăr, mi-ar fi imposibil să mai plonjez odată - recunosc Zota. Cred că aș adormi în costum...

Scufundătorii se îmbrăcară în frumoasele lor costume albe marinărești și ieșiră pe străzile Iașului. Păreau amirali scoși din cutie. În ierarhia marinărească, scafandrii sînt echivalenți cu ofițerii fluviali, iar cei cu brevet de maestru-scafandru pot urca orînd în cabina de comandă a unui vas, brevetul lor echivalînd cu cel de comandant. Spunem că pe străzile orașului au fost foarte repede recunoscuți în aceste costume, mai ales că nimeni nu vorbea altceva decît despre prezența scafandrilor care scăpaseră orașul de inundăție...



Podul Iloaiei. Destul de complicat să ridici batardeoul. Era săltat, iar pe dedesubt vuia apa cu o viteză uimitoare. Prima imersiune o făcu Zota. Obosi. Îl schimbă celălalt. Gălățeanu intră prea repede. La un pas de a-și pierde viața. La doi metri de oglinda apei, curentul era așa de mare că-l împinse forțat sub batardeou. Din cauza presiunii apei exercitate pe batardeou se formase un vid. Îl înghiți pe scufundător. Gălățeanu apucă doar să strige la telefon:

- Trage-mă!

Zota, atent ca întotdeauna. Știa ce se află sub apă. Trase cu putere de călăuz. Dacă se întîrzia numai un minut, scafandru era azvîrlit în canal. Forța apei ar fi rupt tubul și călăuzul. Scafandru și-ar fi pierdut viața la o lucrare pe care, în alte condiții, ar fi considerat-o banală.

Zota reuși, după multe imersiuni să fixeze la mijlocul batardeoului un cirilg. Un fel de ancoră. A fost cuplată mai tîrziu la vinciurile instalației.

Pericolul inundației trecuse. Toată lumea răsufla ușurată. Scafandrii, care avuseseră de nenumărate ori de lucru cu astfel de instalații, le furnizează constructorilor nenumărate soluții destul de interesante, în așa fel ca o astfel de situație să nu se mai repete...

PETRE MIHAI BĂCANU

DEZLEGAREA CAREULUI

PĂSĂRI DIN ROMÂNIA

ORIZONTAL: 1. RINDUNICA. 2. ANA - PELICAN. 3. TAGA - GIN - RA. 4. ARIPIA - NTSM. 5. SITARI - ETAN. 6. UT - STURZI. 7. LAC - AEROS. 8. OS - GC - CUI. 9. TURTUREL - AP. 10. ALBU - ILIUTA. 11. RI - FLUIERAR.

VERTICAL: 1. RATASULITAR. 2. INARITA - ULI. 3. NAGIT - CORB. 4. APAS - STUF. 5. UP - ARTA. 6. NEG - IU - GRIU. 7. ILIN - RACELI. 8. CİNTEZE - LIE. 9. AC - STIRC - UR. 10. ARMA - OUATA. 11. INA - NISIPAR.

Banditul Terente și alți „dezmoșteniți ai soartei“

Pus pe muzica dintr-un celebru film al lui Chaplin, șlagărul „Terente și Titina” intruchipă, în anii interbelici, un adevărat ofțat de ușurare al opiniei publice, agitate de o lungă urmărire polițistă ce se petrecuse în peisaj dunărean. Istoria se încheia în 1927, prin transportarea la morga din București a unei cutii de tablă conținând capul „regelui bălților”, de acum înainte un exponat de studiu în colecțiile Institutului medico-legal din capitală. Era un cap „spin, pieptănat cum n-a visat niciodată să fie”, cu „toată deformarea fatală în jurul gurii”, unde un glonte a străbătut falca, smulgându-i limba; „buzele groase, tumefiate, negre, pungite de ultimul horcăit, e tot ce a rămas elocvent din acela care a alimentat atîția ani reportajul ziarelor și lăcomia de senzational a publicului”. Descriindu-l astfel, nu mai puțin vestitul gazetar Brunea-Fox conchidea: „Terente a fost un mit. A existat vreodată?”. Cîte asemenea întrebări, cîte figuri enigmatice n-a purtat în nesfîrșita ei călătorie barca timpului?

N-avea Novac ce tăia

Apele au fost din totdeauna tărîmurile celor mai fabuloase aventuri. Între ele, un fluviu ca Dunărea nu putea să facă excepție și cine s-ar încumeta să-i adune întîmplările ar obține cu siguranță o labirintică și palpitantă Halima, o nouă „carte a miracolelor” populată cu eroi de toate felurile, vrednici de pildă dar și de oprobriu, ca în orice ținut al vieții. Din orizontul legendelor pînă în timpul documentelor de arhivă, s-a perindat din veac în veac, pe valurile atît de cîntate ale Dunării ori în așezările de pe malurile ei, noian de istorii – de vitejie și de dragoste, de pradă și de trădare, peripeții ale despărțirilor și unirilor, norocului și ghinionului, generozității și cruntei răutăți, umorului și tragediei. Curgînd prin multe locuri, apa a văzut multe – zice mai totdeauna în cîntecul popular „o babă bătrînă”.

„Din munții de Ardeal”, de pildă, a venit odată „pe luciul Dunărei” feciorul lui Baba Novac, vestitul Gruia – Gruia, în fața căruia turcii, cum îl vedeau, „săreau de se-neca/ toți ca frunza și iarba”.

Trădat de o slugă necredincioasă, Gruia era capturat de turci, apoi, cu ajutorul unui „corbișor” care zbura să dea de veste, salvat de bătrînul Novac. Acesta, deghizat în călugăr, mergea la Dunăre, își delega fiul de grelele frîngii, și se apucau împreună să ucidă turcii – „Tăia Novac șapte mie/ Și Gruia nu se știe;/ Cînd soarele scapăta,/ N-avea Novac ce tăia”. Deși tratat de Novac cu vorbe nu tocmai măgulitoare – „D-aoleo, frate împărate,/ Să fi lăsat Dumnezeu/ Să se taie împăratu/ Acusia țî-ăș lua capul” – împăratul aprecia fapta vitească și-i dădea eroului cale liberă de haiducie.

Tot în ciclul baladelor despre lupta împotriva cîtopitorilor, îl vom găsi mai încolo zugrăvit pe lăncu-Vodă, care nu este altul decît Ioan Corvin de Hunedoara. În fața dirizului oștan antiotoman se prezentau „Mustafa de la Baba/ Irimia din Chilia/ Și cu hogaș Diulul” (Dii fiind vechiul nume al Vidinului – n.n.) care îl îndemneau să se turcească, promițîndu-i miere și unt, aur și argint, „dulceața de pe pămînt”. Ca în multe din basmele noastre, lăncu Vodă le pune, însă, păgînilor condiții imposibile (să fie dăruit cu „iepe roaibe pînteoage de picioare, cu dungi negre pe spinare”, cu „cinci zeci de berbeci berci, cu coarnele cit brațele, să doarmă pe dinsele”), încît, în final, raportul solilor la sultan capătă aură comică plină de semnificații: „Nu știu, mări, noi l-am turcit,/ Ori el, mări, ne-a rumănit”.

Badu Cîrciumarul și Frumoasele Dunării

Lăutarii bătrîni din Teleorman și din părțile Olteului cîntau cîndva și povestea lui Stanislav, numit și Tanislav, faimos ca apîrig „măcelar” de turci. Atîta groază vîrise în ieniceri și spahii, încît, văzîndu-l chiar culcat în caic, într-un loc „Unde Dunărea se cotește/ Malurile s-azvîrlește”, aceștia „Fugea cu muierile/ Și țîpa ca curvile/ Și-mi fugea iepurește/ Și-mi sărea ogărește”.

Vîndut și el de sluga Neculcea, eroul era legat burduf și aruncat, cu piatră de moară, în fundul Dunării care „l-a crescut, l-a hrănit”.

Trei zile și trei nopți petrecea acolo Tanislav, în letargie, pînă cînd vietățile apei reușeau să-l readucă la viață printr-un „rac grozav”, care „de nas că-l apuca/ Și de tare ce-l stringea/ Tocmai atun-ci se deștepta”. Eliberat din strînsărea funiilor de ibovnică Stăncuța (într-o altă variantă cu numele Voica) și de tatăl acesteia, Tanislav se răzbuna pe Neculcea trădătorul, apoi, după ce se ducea acasă, la maică-sa, „Caicu că și-l lua,/ Pe Dunăre că-mi pleca/ Și la turci că-mi ciopîrtea”. Încheind firul epic, balada nu uita să atragă atenția: „Toți s-au dus, nu se mai vede/ Numele nu li se pierde”. Și într-adevăr, prin Vilcea, în Dolj, Prahova, ca și în vechiul județ Romanai, nu i se pierduse numele nici unui Badu – Badiu Cîrciumarul, de care, într-un alt cîntec, întrebau turcii tot „pe marginea Dunării.” Badiu-Badu „Zua imi cîrciumărea / Noaptea imi măcelărea; / Cîrciumar de vinuri tari, / Măcelar de turci de-ai mari”.

Nu s-a pierdut din bogata arhivă de viață a foclorului nici numele unor faimoase dunărene, a căror soartă s-a confruntat adesea cu pofte răpitoare de năvălitori. Înainte de a fi ajuns fascinantul personaj central în celebra povestire a lui Panait Istrati, frumoasa brăileancă Chira-Chera Cheralina a fost eroina unor balade care și-au purtat ecoul prin toată țara. Furată de un arap „negru și ciudat,/ cu solzii pe cap,/ cu mustați de rac”, dusă pe Dunăre într-un caic, legată de stîlpul catargului, Chira Cheralina era salvată de frații ei „Din și Costadin,/ Hoții Brăilii/ Șerpii Dunării” – și aceștia deveniți în proza lui Istrati personaje de neuitat precum haiducii Cosma ori Ilie cel înțelept.

A mai existat în versul popular – și, cu siguranță, și aievea – o lîncă Șandruului, după care se prăpădeau turcii veniți s-o ia pe Dunăre în „caiac impoleit”. Ascunsă de maică-sa, Șendruleasa, într-o ladă încauțată cu nouă lăcate, lîncă se arăta, în cele din urmă turcilor, care amenințau s-o taie pe bătrînă. Lăsîndu-se legată și purtată în caic pe Dunăre, copila se ruga de răpitori să-i fie slobozite miinile ca să-și „dregă coștele”, clipă de libertate folosită spre a se arunca în ape: „Decît roabă turcilor/ Mai bin” masă broaștilor/ Și mîncare peștilor”. Aceași soartă o aveau, în alte cîntece bătrînești, și, Rușanda, harnică fiică a Sandului din Eși, cea care, răpită de „șepți cîni, șepți păgîni” ajungea tocmai „pe malul dunăresc” ori fata Sirbei, din lunca Giurgiului, Niculca, frumoasa „încondeiată” care îl ademenea pe turcul Mustafa – „săruta-ți-ăș mustața” – să-i slăbească cele opt curele ce-o țineau captivă,

preferînd să fie apoi, în adîncurile Dunării. „Și ciupeala racilor / Și masă cosacilor”.

„Speriindu-se lăcuiitorii din București”...

Mai încoace, înspre vremurile consemnărilor documentare, Dunărea continuă să furnizeze material pentru o imensă cronică aventuroasă. La începutul secolului al XV-lea, pe vremea cînd Cetatea Albă, ca și Chilia, se afla la vărsarea Dunării în Mare, Ghillebert de Lannoy, cavaler burgund, era jefuit de ducați și juvaeri de o bandă de tilhari, din care, la porunca domnitorului Alexandru cel Bun, se reușise prinderea a „vreo nouă hoți dați pe mina mea - scria călătorul - cu slobozenia să-i omor”. Nesiguranța drumurilor atît pe uscat cît și pe apă dănuia și peste cîteva secole, după cum nota, de exemplu, la 1786, agentul comercial austriac Wenzel von Broynard: „...Pe Dunăre, începînd de la Rusciuc, pînă la gurile ei, nu prea există siguranță împotriva tilharilor, dar ținuturile cele mai primejdioase sînt cele mai jos de Tulcea, pe insula dintre brațul Sfîntu Gheorghe și brațul Sulina, precum și îndată mai sus pe Tomorova, unde se desparte Solînsk-ul de Dunăre, în care locuri sînt atacate mai ales caicele mai mici, prin surprindere, chiar ziua”. Abia începuse veacul al XIX-lea, cînd un logofăt de la episcopia Argeșului, pe nume Nicolae, făcea această însemnare: „1802, mai 15, dintr-o spaimă a unui turcu hot, anume Manaf Ibrahim, carele prădînd și arzînd mult(e) orașe și sate de dincolo de Dunăre, sperîindu-se lăcuiitorii din București, s-au strămutat tot orașul, încă și domnul țării, Mihail Vodă Sutu, ce domnea aicea, trecînd domnul și toată boieri (mea) în cetatea Brașovului, unde am fugit și noi săzînd două luni deplin, pînă din porunca împărătească au venit măriia sa Alexandru Șutu v(oe)v(oi)d din Moldova, aicea în București și au strînsu țara la loc”.

„Șapte ochi” și Raruca cea cu „obraz oacheș și pasionat”

Omorît mai apoi - după cum spune însemnarea - „la orașul

Rusciucului”, acel Manaf Ibrahim ne duce gîndul la un alt crunt tilhar, tot Ibrahim, din „Povestea baciului Tomega”, pe care Sadoveanu o asernea într-una din călătoriile sale dobrogene. Fusese „o întîmplare din vremea cînd cucureau mocanii Dobrogea”, cu un anume Drăgan, stăpîn de oi, care se coborîse din Țara Birsei și trecuse Dunărea „pe niște vase late”, în căutarea de păsuni. Ii chemase omul la stîna nevasta și copiii, numai că, într-o duminică, nenorocul l-a adus pe Ibrahim care, cerîndu-i banii și oierul împotrîvinduse, tilharul i-a omorît pruncul de trei ani. Dirz, Drăgan n-a părăsit locurile, în ciuda rugămintilor femeii sale, și a așteptat neclintit, pînă ce în legea veche, „ochi pentru ochi, dintre pentru dînte”, l-a omorît pe bandit, așezîndu-se apoi să trăiască pe meleag dobrogean și făcînd să crească sat „în jurul sălcimului unde dormea îngropat copilul”... În „Pagini dobrogene”, în „Priveliști dobrogene”, ca și în „Ostrovul lupilor”, pana lui Sadoveanu ne-a lăsat impresionante documente de epocă despre ciudata lume ce a fost odinioară în părțile dunărene. Aflăm, astfel, că la Sfîntu Gheorghe a existat proprietarul de cherhana Iani Milano, implicat în afaceri tenebroase, între care și dispariția fără urme a tinărului pescar Spirca. La Caraorman, bătrînul Dămian și cei trei fi ai săi, supranumiți cu toții, „Șapte ochi”, făcuseră, într-o noapte de iarnă, dreaptă răzbunare asupra unui Sava Arnăutu, „venetic îmbogățit iute din negoț, stăpîn în bălți, robînd munca săracilor pescari, vinzîndu-le unelele, călcîndu-le casele, rușîndu-le muierile...” Undeva, în taina bălților, într-un loc numit Fundul Lîntiții, a bîntuit Sandu Dălcăuș, zis Hoțu, „unul din lume”, orfan și dezertor de la oaste, care se recomanda „tilhar cu faimă”. Cu tovarășul său de rele, Tistu, au vîrit cuțitele în ibovnice, de frică să nu fie trădați puterii - Dălcăuș în frumoasa Raruca, „cu obraz oacheș și pasionat”, pe care o îmbrăncise apoi în baltă. Raruca, însă, a scăpat. Ea „se duse la fund fără să fie moartă. C-o mină și-a ținut strîns rana. Cu cealaltă mină a înotat pe sub undă și a scos gura lîngă un cocioc, ca să răsuflă. A stat acolo neclintită. Ii venea amețea. S-a rezezat cu fruntea de un cuibar de gîscă sălbatică. Poate ar fi slăbit acolo în leșin, dacă n-o ciugulea cloșca de obraz. A luat din cuib un ou care i s-a părut proaspăt și l-a sorbit...” Tot în Delta, se ascundea cîndva și banditul Licinski (despre care avea să povestească și Lascarov Moldovanu), un rusnac mustăcios, întunecat la față, care își tănuia drumurile și prin viile de la

Sarica, tot într-o vie fiind descoperit într-o zi și împușcat.

„Sărac, dar măcar teafăr”

În galeria „dezmoșteniților soaretei”, legați de atmosfera dunăreană, ne-a rămas de la Vasile Alecsandri portretul lui Groza „ultimul haiduc”, al cărui proces se petrecea prin 1838: era un bărbat „oacheș, nas de soim, frunte înaltă”, cu „trăsături care denunță un amestec de noblețe, vitejie și cruzime”. Condamnat la ocnă pentru că și omorise nevasta ce-l înșelase, Groza reușea să evadeze și, după o serie de peripeții cu jafuri și travestiuri, trecea Dunărea, omora cîteva turci și intra în casa unui pașă, de la care își însușea nu numai banii din ladă, ci și cadinele. Cu una dintre acestea - iubită de fiul său! - se cununa sub patrafirul unui popă, ca mai apoi, cuprins de remușcări paterne, să se sinucidă în adîncul ocnei la care fusese condamnat pe viață.

În epoca stăpînirii otomane, cînd Ion Ionescu de la Brad făcea cunoscuta sa călătorie dobrogeană de la 1850, drumurile dunărene trăiau în plină amenințare a tilharilor și hoților. Hotărît să înfrunte orice greutate, agronomul nu omitea să noteze această observație tragi-comică: „Dă doamne să scap din cîndru, sărac dar măcar teafăr”. Într-o asemenea atmosferă, portul Sulina va fi avut cu atît mai mult aura unui loc rău famat, unde se mestecau, conform mărturiilor unui călător precum neamțul Wilhelm Hamm, tot felul de graiuri și figuri bizare din mai toată Europa. Se auzeau „înjurători și descărcări de pistoale”, mișunau „matrozi fugari, pirai urmăriti, gaberieni scăpați, ucigași care se ascund de lege și de răzbunare, jucători, prea bine cunoscuți aiurea, și dezertori, șarlatani de tot felul și de toată categoria”. Tot cam pe atunci - povestea mai tîrziu, în 1877, viconte francez Alfred de Caston - Tulcea avea și ea bandiții ei, care, în cîrdășie chiar cu beul, se apucau să terorizeze orașul („ale noastre frumoasele fete”) îmbarcați în cîteva lotci, înarmați cu pistoale și pumnale.

Legea te biruiește

În fine, avea să mai curgă multă apă pe Dunăre, odată cu deceniile, și meleagurile fluviului își așezau fiecare în cronicile lor scrise-nescrise întîmplări mari-mărunte despre care zîmbim azi a mirare, contemplîndu-le cu sentimentul spectatorului de cinema. În 1927, lua sfîrșit marea aventură a banditului

Terente care dăduse de „lucru” timp de trei ani nu numai poliției și paginilor de ziare, ci și inspirației profitoare a negustorilor care, după cum relatează ziarul „Cuvîntul” din Brăila, lansaseră pe piață, cu succes, pălării, ciorapi și desuuri de damă „Terente”. Se povestea că „debutul” celebrului tilhar – născut în zona Brăilei, la Carcaliu, – ar fi fost iscat de trădarea unei frumoase Avdotia, fiică de pescar din Comorofța, ce refuzase să-l ia de bărbat. Înjunghiind-o, Terente fusese arestat, bătut, închis, apoi evadase jurînd să se răzbune „pe întreaga omenire”. După ce comisese jafuri, asasinat, răpiri de fete și femei, Terente dispăruse o vreme din țară, pentru a reapărea în primăvara lui 1927, ar fatal, în care fusese prins, în sfîrșit, lângă Măcin, în ascunzătoarea pe care și-o făcuse la Gura Privalului. Pe capul său se zălogseră 300 000 lei. A fost împușcat de poteră pe cînd se afla într-o barcă și a reușit să se ascundă, rănit, ceasuri la rînd, pînă cînd jandarmii, care patrulau pe baltă, l-au descoperit și l-au dus la Ghecet. Acolo, noaptea, a încercat să evadeze din încăperea postului de jandarmi, fiind însă ucis cu un glonte care i-a străpuns pieptul. I-a fost dat unei femei – doctorița Maria Zaharescu – să facă autopsia cadavrului și să despartă de trup capul ce avea să ajungă la Morga din București. Tot pe atunci, erau prinși și împușcați și alți doi „colegi” de breslă ai săi, Tomescu și Munteanu. Cîțiva ani mai tîrziu, în 1935, era capturat un alt bandit celebru, Coroiu, despre care se povestea că, deși își avea „cîmpul de operații” în zona Botoșanilor, ar fi ajuns de cîteva ori și prin părțile Dunării. În 1936, tot la Dunăre, de data asta la Galați, era arestat un alt „as în materje”, francezul Varak Guelmalmazion, care era, nici mai mult nici mai puțin, deținător a cinci licențe, cunoscător de 12 limbi străine, căutat de mai multă vreme de poliția din Marsilia, care îi cerea extrădarea. A fost o lume, ar fi spus Sădoveanu, care „s-a stîns”. „Ori ce-ai face și oricum ai face – cugeta scriitorul prin glasul unuia dintre eroii săi – află că legea te biruiește; puterile stăpînirii sînt fără hodie și fără sfîrșit, pe cînd tu ești un biet om singur...”

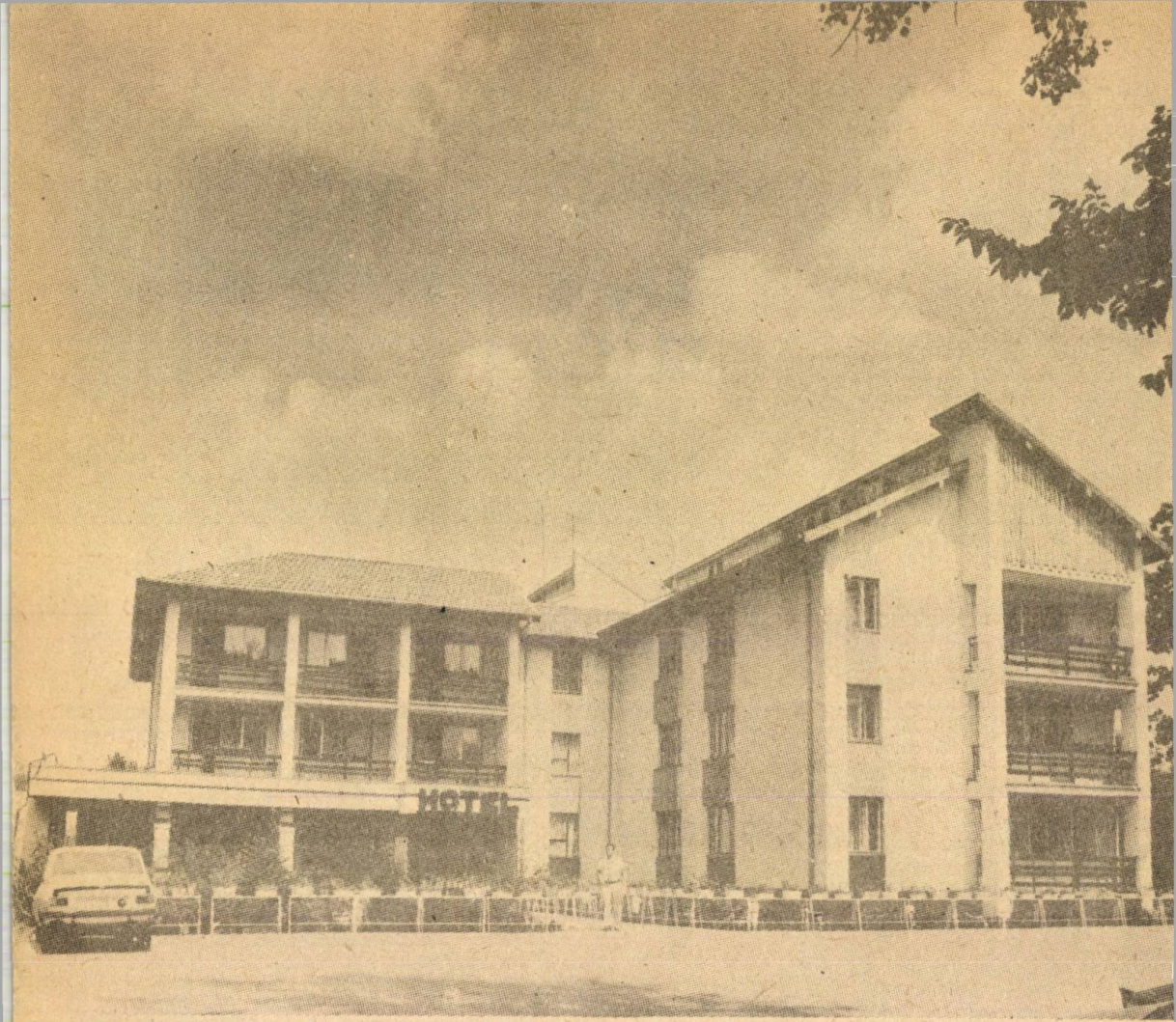
ANDA RAICU



ALBUM DUNĂREAN

colecția ing. SILVIU DRAGOMIR





ÎN DRUM SPRE LITORAL...

De la București pînă la Constanța, pe DN 2A (E—15), sînt 266 de kilometri, iar pînă la Mangalia peste 300. Distanța poate fi parcursă în etape, cu popasuri plăcute și reconfortante. În drumul dumneavoastră spre litoralul Mării Negre puteți zăbovi, cel puțin cîteva ore, la oricare din numeroasele unități de cazare și alimentație publică întîlnite în cale. Dintre acestea vă recomandăm:

- La 32 km de București își așteaptă oaspeții HANUL SINEȘTI.
- La 16 km de Urziceni, o oază de verdeață în inima Bărăganului adăpostește HANUL MALU.
- La 1 km de orașul Slobozia, HOTELUL PRIVIGHETOAREA, renumit pentru ospitalitatea sa, este pregătit să primească turiștii care doresc să-și refacă forțele în cîteva ore de relaxare.

Trecem Dunărea, pe podul de la Giurgeni—Vadul Oii și ne continuăm drumul prin frumoasa Dobrogea...

- La 16 km de Hirsova și 55 km de Constanța — se află HANUL MORILOR, un original loc de popas.
- Ajuși în orașul Constanța, vă recomandăm să trageți la HOTELUL DOBROGEA. Unitate modernă, cunoscută pentru calitatea serviciilor, pune la dispoziția turiștilor, în orice anotimp, peste 200 locuri de cazare.

PODGORII DUNĂRENE

„Vinurile, ca și prietenii rari,
sînt niște nestemate”

EMILY DICKINSON



Cel mai puțin lucru ce se poate spune despre vinurile românești este că sînt atît de minunate și atît de diferite încît pot răsplăti cele mai înalte așteptări și cele mai rafinate gusturi. Din păcate, cel mai adevărat lucru ce se poate spune despre ele este că sînt încă foarte puțin cunoscute... Deși culturile noastre de viță de vie au — în mod sigur — o vechime ce trece cu mult de două milenii. Nu degeaba grecii credeau că veselul zeu al vinului, Dionysos, s-a născut aici. Un abur de legendă însoțește scrierile istorice care amintesc de marele rege al daco-geților, Burebista, care — pentru a frîna pofta neamurilor prădalnice din afara regatului său, ca și pentru a păstra nestrîbită starea de veghe a războinicilor săi — a dat ordin să fie smulsă din rădăcini vița de vie ce împodobește din belșug dealurile și podișurile sub-carpătice. Zeul s-a răzbunat: Burebista a fost asasinat, în același an cu Cezar, dușmanul său. Porunca nu i-a fost îndeplinită; dovadă stau amforele și teascurile străvechi scoase la lumină de arheologi, nenumărate reprezentări bahice din perioada cuceririi romane a Daciei. Ovidiu, poetul exilat de Octavian August la Tomis, scria că „vinurile din părțile acestea și femeile cu trup de viespe și iubire de arșiță au îmblinzit pînă și popoarele năvălitoare care s-au așezat pe aici”. Pe acest pămînt pînă și Christos a fost imaginat de un pictor țărăn ca fiind culegător de struguri și făcător de vin. Nimeni n-a găsit că era o blasfemie. Și de ce-ar fi fost? Căci vinul bun, băut cu măsură, deschide mintea și suflul, îmboldește inteligența și fantezia să lucreze în tălmăciri necercetate, leagă prietenii generoase și iubiri trainice.

Turismul uval, turismul în podgorii (la cules, la cură de struguri și de mîst) și în crame (degustări de vinuri) sau în restaurantele specializate (prînzuri și cîne bahice), ar avea și de-a lungul Dunării, ca peste tot în România, un larg și variat teren de desfășurare. Există, de altminteri, un protocol semnat între Ministerul Turismului și Departamentul Agriculturii de Stat, care precizează toate detaliile unei colaborări ce s-ar dovedi fructuoasă pentru ambele părți, cu un debuseu asigurat atît pe piața internă cît și externă. Dintre organizatorii noștri de turism doar Centrala O.N.T. LITORAL oferă cu regularitate un astfel de program turistic. În rest — o păgubitoare inerție. Vă propunem o călătorie prin podgoriile dunărene în urma căreia — cine știe? — vor recepta anumite sugestii și O.J.T. Mehedinți, O.J.T. Dolj, O.J.T. Călărași sau O.J.T. Tulcea...

Cît despre aceste podgorii ce stau cu fața la fluviu, notăm doar o epigramă a unui hitru adresată aceluși mare și priceput admirator al vinului, care a fost scriitorul Al. O. Teodoreanu (Păstorel):

„Pe Dunăre de-ar curge vin
S-ar auzi doar un suspin:

Suspînul scos de Păstorel
Că Marea Neagră nu e el...”

CUM SĂ MAI ÎMBĂTRÎNEASCĂ ZEUL?

În luminosul amfiteatru care se deschide după dealurile Somovei, între mănăstirile Cocos și Celik-Dere, stăpânește peste 1.100 ha de viță de vie I.A.S. Niculițel. „Dintre acestea



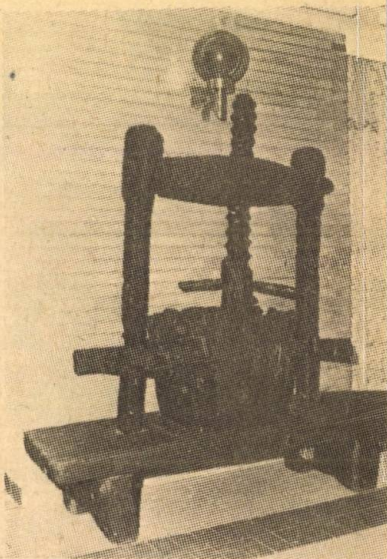
— precizează ing. Gheorghe Saridache, directorul I.A.S. — numai 70 ha produc struguri de masă, 10 ha școală de viță și 50 ha portaltoi; pe celelalte 970 ha producția este destinată numai vinificației. Niculițelul este una dintre cele mai vechi podgorii dobrogene, de aici plecând butoalele cu vin până la Isaccea, de unde se încărcău pe corăbii ce ajungeau, pe Dunăre, până în inima Europei. Astăzi, noi am ajuns cu vinurile noastre până în Japonia...”

Adevărul e că aceste blânde coline, cu pante line și lungi, parcă au fost rotunjit-dezmierdate de mina lui Bachus copil (noiăm, în paranteză, gluma unor arheologi tulcenii, care, descoperind pe aici doar imagini ale lui Dionysos-Bachus copil, ar fi zis: „cum să mai îmbătrânească zeul cu astfel de vinuri?”). „Terenurile noastre cu vii — ne spunea dr. ing. Ale-

xandru Cristea, oenolog, șeful complexului de vinificație — sînt bine adăpostite, ferite de vînturile nebune ale Dobrogei, dar nu și de soarele ei arzător. În mod normal se acumulează cel puțin 220 g/l zahăr natural, iar în aceste condiții de sol și climă, soiul cu cele mai bune rezultate este „Aligoté” (60% din suprafață). El ne-a adus și cele mai multe medalii. Dar nu ne este rușine nici cu celelalte vinuri ale noastre: „Riesling”, „Fetească”, „Pinot-gris”, „Cabernet”, „Merlot” și „Băbească”. Am amenajat o vinotecă la Bădila, spre mănăstirea Cocos și vom putea urmări mai exact care sînt soiurile ce se pretează cel mai bine podgoriei noastre, în afară de „Aligoté”. Tot acolo am putea organiza, în colaborare cu O.J.T. Tulcea, degustări de vinuri.”

Am fost la Bădila, unde se poate zice că e o mică gură de rai. Crama este adîncă, foarte răcoroasă, bolțile întinzîndu-se pe două brațe, în unghi, fiecare braț fiind de aproape 60 m lungime. La ieșirea din ele se află o cochetă săliță rustică, unde oficiază pivniciera Alexandrina Catană. Acolo am încercat și noi „Aligoté” 1983 — an foarte bun, după cum mărturisea și vinul, lipede și iute curgător — și un „Cabernet” 1982 — sec, virtos, cu un fin gust de miez de nucă. Iar surpriza surprizelor a fost pelinul, un vin rozé, cum se face numai la Niculițel și despre care se zice că „nu există niculițean care să nu aibă măcar un măgăruș și un butoi cu pelin”. Se așează pe trei sferturi din butoi struguri albi și roșii, straturi între care se pun gutui și mere

și, firește, pelin; se umple butoiul cu vin nou, materiile vegetale se vor ridica după fermentare, iar pe la cep va curge, zglobiu, vinul limpede și ușor acidulat. Va fi la vremea toamnei, pădurile de pe dealurile Niculițelului parcă ard ochii, iar din adîncurile lor vine muget de cerb lopătar și toaca subțire a mănăstirilor. Le răs-pund atunci, din podgorii, strigătele vesele ale ultimilor culegători. Un alt vin se naște...



MAREA DE VIN DE LA MALUL MĂRII NEGRE

Prin septembrie - octombrie, cînd ruginesc frunzele viței de vie și culegătorii trec cu coșuri pline de grei ciorchini, cînd bolborosește mustul, înăsprindu-se, și iese din pruncie spre adolescența vinului, promisiune a virtuților pe care, sub privegherea podgorenilor, le va obține la deplina maturitate, atunci s-ar cuveni să redescoperim una dintre primele bucurii ale omului, ridicată de vechii greci în rîndul celor cuvenite zeilor. Nimic mai potrivit decît să rătăcim pe drumurile străvechi ale Dobrogei, printre întinsele ei plantații viticole, unde sapa mai lovește cînd și cînd un ciob sau o monedă ce numără milenii. Și dacă nenumărate mărturii arheologice atestă vechimea milenară a viticulturii pe aceste meleaguri, fama vinurilor dobrogene este de



dată recentă, iar astrul care a impus în lume constelația lor se cheamă Murfatlar. Struguri și frunze de viță împodobesc unele metope de pe Tropaeum Traiani, la Adamclisi. Statuete cu Bachus-copii s-au găsit și aici, și la Sacidava, și la Histria. În micul muzeu al I.A.S. Murfatlar se află linuri (vase pentru zdrobit struguri, cu orificiu pentru scurgerea mustului) romane de piatră, iar în Muzeul de arheologie și istorie națională din Constanța putem vedea amfore, cupe, rithonuri... Încit nu sînt simple presupuneri că grecii și apoi romanii au sorbit, sosind aici, din vinurile daco-geților, poate mai aspre decît cele de Chios, poate mai simple decît cele de Falern, dar - fără îndoială - tot aducătoare de bucurii.

Podgoriile Dobrogei sînt cele mai sudice podgorii ale țării, vinurile lor fiind, de regulă, corpolente, dense, adesea licoroase, cu mari acumulări naturale de zaharuri. Între celelalte vinuri românești, vinurile Dobrogei au o personalitate distinctă. Dar și între ele există „mari personalități”. Să le cunoaștem, începînd din ograda I.V.P.S. Constanța, de fapt - la cel mai mare exportator de vinuri românești, între întreprinderile similare. Grație oamenilor de aici, soarele lichid al podgoriilor dobrogene ajunge să stîrnească exclamații de incintare din nordul Europei pînă în Asia. „Să nu uităm, însă - ne spunea inginerul, acum pensionar, **Sergiu Chiriacescu**, care a condus mulți ani întreprinderea - că aici avem „în spate” munca podgorenilor de pe aproape 16.000 ha de plantații viticole. În același timp, sîntem moștenitorii unei bogate tradiții, viticultura în Dobrogea practicîndu-se înaintea instalării coloniilor grecești la Pontul Euxin (sec. VII î.e.n.), cu soiuri de viță diferite de cele aduse din Elada. În sfîrșit, sîntem beneficiarii unor mari capacități de depozitare, condiționare și imbuteliere a vinurilor, precum și a unui colectiv bine pregătît, care a reușit o valorificare de excepție a unor soiuri de viță de vie, crescute și ele în condițiile de excepție pe care le oferă solul și clima Dobrogei. Calitatea vinurilor obținute după tehnologiile proprii a fost bine apreciată la diferite concursuri naționale și internaționale la care am participat și unde am obținut numeroase medalii...”

„De fapt, vinurile noastre - completează dr. ing. **Gheorghe Lepădatu**, directorul actual al întreprinderii - vinurile Dobrogei, îmbracă toată paleta, de la vinuri albe seci, demiseci, demidulci, desert, pînă la vinurile roșii seci, demiseci și dulci. Sînt vinuri care au culori strălucitoare, aromă bogată dau nu stridentă, gust plin, aciditate moderată. Prin învechirea la sticle, vinurile albe demidulci și dulci cîștigă foarte mult în calitate: se dezvoltă un buchet aparte, care are proprietatea de a se simți și gusta, nu numai de a se mirosi. Savoarea lor este deosebită, naște incintare, înaripează spiritul și fortifică trupul. Respectîndu-le virtuțile, noi am ajuns să îmbunătățim tehnologiile de fabricație (ing. Gheorghe Lepădatu și-a dat examenul de doctorat cu teza „Obținerea vinurilor cu conținut redus de anhidridă sulfurată” - n.n.), astfel încît putem spune că, dintr-o mare de vin pe care o imbuteliem și o exportăm noi, fiecare butelie reprezintă soiul, la cele mai înalte calități ale lui. Cîteva cuvînte despre soiurile pe care le producem... „Riesling”-sec, dar cu o corpolență și cu un temperament... sudic! „Feteasca” - de tipurile sec, demisec și demidulce, cu aroma soiului intensă, bogată, dar cu o aciditate coborîtă. „Aligoté” - sec sau demisec, scutit de gustul „lutos” pe care îl are prin alte părți. „Sauvignon blanc” - demisec, un vin liniștit, cu o aromă deosebită, care se bea proaspăt, tinăr. „Pinot gris” - demidulce și desert, ca și „Char-donnay” - desert, ating la noi maximum de calități și nu sînt puțini specialiștii francezi care le-au apreciat în chip deosebit, mergînd pînă la a afirma că aici aceste soiuri și-au găsit a doua lor patrie. În sfîrșit, vinurile roșii seci „Cabernet” și „Merlot”, de-

midulci sau dulci „Merlot” și „Pinot noir”, au culori aprinse, sînt ceva mai acide, dar se „rod”, devin ca-tifelate prin învechirea (2-5 ani) în butoaie de lemn, care nu trebuie să fie prea vechi, căci nuanța de lemn crud face bine vinului, îi adaugă un zvon de pădure, de mușchi umed, de animal sălbatic... În fapt, fiecare vin are personalitatea lui, iar munca vinificatorului se aseamănă cu a pedagogului și e cu atît mai reușită cu cît pune mai bine în valoare personalitatea „elevului”, o face să se exprime mai complet. Iar pînă la urmă cel mai bun certificat pentru vinurile noastre îl dau consumatorii. Și e o mare bucurie să primești laude deschise, sincere, din toate colțurile țării și din toate colțurile lumii”...



„LĂSAȚI-MĂ SĂ CÎNT”

Dintr-un mic tirg prăfuit, Medgidia a ajuns astăzi un oraș de toată frumusețea, în ale cărui piețe și parcuri se întinde o originală expoziție de ceramică monumentală — rod al taberelor naționale de creație, organizate aici din 1971. Află aproape la jumătatea distanței dintre Dunăre



Ing. ROMEL NACHE,
IAS Medgidia

și Marea Neagră, Medgidia a devenit... port la amândouă, prin Canalul Dunăre-Marea Neagră, care străbate orașul, dăruindu-i un elegant pod și o animată faledă. De un mare interes sînt galeriile Muzeului de artă, a cărei tematică principală o constituie peisajul dobrogean; nume de rezonanță în plastica românească definesc aici, prin operele lor, un dialog subtil între Dobrogea de ațădată și cea contemporană. Dar mai există cel puțin un motiv pentru a ajunge la Medgidia: vinurile produse aici în două mari centre de vinificare și îmbuteliere, unul al I.V.P.S. Constanța (condus de Ion Iordan) și altul



al I.A.S. Medgidia. Orașul este înconjurat de terase pe care ciorchinii de struguri adună toată căldura soarelui dobrogean și trag toate sevele unui pămînt cu substrat calcaros. Culegerea se face, aici aproape de stafidire, ceea ce dă, prin vinificări atente, vinuri deserti, apte pentru a fi savurate la sfîrșitul mesei. Aceste vinuri păstrează mult timp aromele și cîștigă prin învechirea la sticlă o sa-

voare deosebită. Toate sînt vinuri obținute din culesul la maturitate deplină sau chiar la înnobilarea boabelor. Așa cum ne spunea ing. Romel Nache, șeful complexului de vinificație al I.A.S. Medgidia, vinurile de aici sînt „vinuri romantice, capabile să însojească, în chip nobil, miraculoase povești de dragoste. Sînt vinuri care, după cîteva pahare, par să-ți spună singure: „Lăsați-mă să cînt!“.

VINUL DE... TREI GEMENI

Așezată într-un loc binecuvîntat, aproape de Dunăre (care dezmiardă aici ostroavele Iepurașu, Lebăda și Strimbu Mare) și de un mare lac, Oltina este înconjurată de terase cu vii, vinurile de aici fiind vestite încă din vechime. Vița de vie a rezistat chiar și sub cele cinci veacuri de stăpînire otomană, deși turcii nu agreau vinul, zice-se... Astăzi, la Oltina, ca și în imediata vecinătate, la Aliman, se produc cîteva vinuri cu totul remarcabile. Așa este, de pildă „Feteasca” de Oltina, care — cum ne spunea Stelian Grigore, șeful centrului de vinificare de aici — „poate fi considerată excepțională, prin echilibrul său deosebit, cu aromă intensă și bogată, cu o aciditate stăpînită.” Dar și vinurile roșii de Oltina — Aliman („Merlot” și „Cabernet”) par să tindă spre cele mai înalte aprecieri, fiind cum afirmă un lucrător de aici — Bucur Pascali — (pe care l-am găsit... într-un butoi, răzuind depunerile și pregătindu-l pentru viitor) — „vestite prin puterea pe care o dau omului, căci nu degeaba i s-a zis vinului roșu de Oltina... vin de trei gemeni!”



SOARE ȘI VIN LA OSTROV

Un proverb italian spune că „o zi fără vin e o zi fără soare”. Mi l-am amintit, însoțind un grup de viticultori și oenologi italieni pe drumurile Dobrogei. Încă de când am plecat din București, soarele ne anunța generos o zi... cu vin! Traversăm Dunărea cu bacul iar soarele încă ne mai promite vin! Promisiunea se împlinește curînd. Pe malul celălalt al fluviului debarcăm aproape direct în ograda I.A.S. Ostrov. Într-o cantină simplă și luminoasă, directorul tehnic Gheorghe Matei, ne prezintă întreprinderea. Specializată în cultura strugurilor de masă și, într-o mai mică măsură, a celor pentru vin, I.A.S. Ostrov are un patrimoniu viticol de 2.000 ha, din care, cea mai mare parte, 1.600 ha, pentru producerea strugurilor de masă. Poziția meridională a podgoriei (este cea mai sudică dintre podgoriile Dobrogei, ele însele cele mai sudice podgorii ale țării), condițiile de sol și de mediu, irigațiile și soiurile folosite asigură producții mari, media fiind de cca 18.000 kg/ha, deși au fost și ani în care producția medie s-a ridicat la 23.000 kg/ha. Anual, se exportă cam 17—18.000 tone struguri de masă în țări ca R.D. Germană și R.F. Germania, Olanda, Danemarca, Austria, U.R.S.S., Polonia, Cehoslovacia. Oaspeții se arată interesați de lucrările specifice în vie, de combaterea bolilor și dăunătorilor viței de vie. Află astfel că I.A.S. Ostrov are un laborator propriu de cercetări, rezultatele cele mai bune fiind imediat transpuse în practică. Trecem și noi la... practică, începînd degustarea cu un „Riesling” 1986: vin alb-verzui, limpede cristalin, cu aromă plăcută și cu buchet specific soiului, la care se adaugă „perfid” o boare amăruie de



pelin, planta fiind pusă la fermentarea vinului. A urmat o „Fetească albă” 1986, soi românesc care dă un vin de culoare alb gălbuie, limpede-strălucitor, zglobiu și aștător, pe care, personal, l-am apreciat cel mai mult: cînta pe limbă și juca pe gît! Oaspeților noștri, însă, le-au plăcut probele 3 și 4 — „vin de regiune superior” 1985 și 1986, vinuri de 10,8°, ușoare, cu aromă plăcută, cu o mare prospețime și fructuozitate. „Vinuri de înalt nivel!” — a apreciat Piero Gaiotti, conducătorul grupului. „Noi sintem producători de struguri, de vinuri și de sucuri de fructe, oenologi

și degustători. 26 dintre noi venim din Romagna, doi din Veneto. În fiecare an, asociația noastră, pe care o conduc, face cîte o călătorie de studiu într-o anume țară. Am ales România și pentru că sintem din... Romagna! Vă mulțumim pentru primirea prietenească și trebuie să constat afinitățile de limbă și cultură, care ne dispensează uneori de orice traducere”. N-am mai adăugat decît că zglobiul vin de Ostrov își avea, desigur, meritele lui în dezlegarea limbilor...

MIHAI CREANGĂ

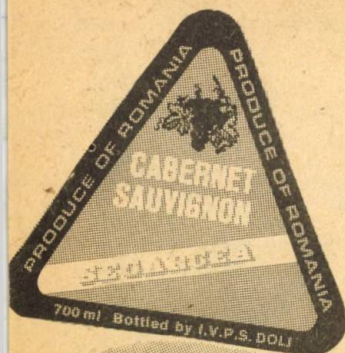
ȘTIINȚĂ ȘI ARTĂ, DEOPOTRIVĂ

Oricine aude de *zaibăr* se gîndește la Craiova. N-am zice că vinul cu pricina nu-și merită faima, dar a vedea adevăratele podgorii doljene — scîldate în sud de majestoasa Dunăre — numai prin *zaibăr* e poate prea mult și nedrept. Soiul, care se mai găsește izolat mai ales prin viile particulare, a cîștigat meleagul după filoxeră, fiind împămîntenit alături de alți hibrizi producători direcți. Să aibă, așadar, cam un veac de existență. Or, viticultura de aici, ca de altfel de pe tot cuprinsul României, este extrem de veche, iar varietățile de odinioară, plătute și la rostire, se numeau Brașină, Crimpoșie, Negru moale, Negru virtos, ca să nu mai vorbim de Fetească albă. Documente mai vechi ne lasă știre, bunăoară, că în secolul al XVI-lea domnitorul Pătrașcu — tatăl lui Mihai Viteazul — dăruia, ca zestre, pămînturile Șegarcei, fiicei sale Maria. La acea vreme, viile și vinurile Șegarcei erau bine cunos-

cute, îndelungată trebuind să fi fost existența lor. Prin 1792 — scrie în Anaforeana Divanului — locuitorii Șegarcei și Gîrcenilor aveau dreptul să vîndă vinul de la cules și pînă la Anul Nou, dînd egumenului un taler și o vadră, de fiecare bute. Mai mult, ei trebuiau să comercializeze și din vinul stăpînului de moșie. Care stăpîn supraveghea totul cu o rebelă strictețe, tăind cepurile și sigiliul butoaielor pentru ca localnicii să nu vîndă pe ascuns.

Filoxera, cu pirjolul ei, avea să întunece, pentru puțin timp, și istoria atît de vinjoasă a podgoriilor doljene. Reîntemeierea lor se săvîrșește grabnic după 1903, și-odată cu aceasta își fac o fericită apariție „Rieslingul italian” și „Sauvignon”-ul, „Merlot”-ul și „Cabernet-ul Sauvignon”.

Toate acestea le aflăm de la ing. Mihai Ioan, directorul tehnic al Întreprinderii de vinificație și produse



ing. MIHAI IOAN,
director tehnic IVPS Dolj



spirtoase Dolj. Excelent specialist, el este și un foarte bun cunoscător de istorie, ca și un fin „degustător” de vorbă „veche și înțeleaptă”. Om de-al locului, are cu-vîntul ascuțit ca briciul, și cu mare delicatețe știe să strecoare, în discuția pe care o purtăm, cite o zicere bătrînă, auzită în curtea părintească: „Să nu treacă ziua pe lingă tine fără să fi făcut ceva” ori „Să nu dormi în miezul zilei, oricît de obosit ai fi, că-ți intră cineva în ogradă și te vede, și ți se duce buhul”.

Dar să ne întoarcem la vii, însoțit de gazda noastră, Patrimoniul viticol doljan cuprinde multe mii de hectare. O suprafață apreciabilă, în structura căreia, în ordinea ponderii pe care o dețin, întîlnim Roșioara, Riesling-ul italian, Cabernet-ul Sauvignon. Merlot-ul, Feteasca albă și Feteasca Regală, Sauvignon-ul. Trei sînt podgoriile Doljului: Dealurile Craiovei, cu Șegarcea, Banul Mărăcine, Brădești, Brabova; Sadova-Corabia, cu Dăbuleni, Timburești; Calafat, cu Poiană Mare, Cetate, Plenița. Cine cunoaște cit de cit melea-gul, își dă repede seama de încărcătura acestor nume, și numai dintr-o simplă înșiruire. Prima podgorie este colinară, în vreme ce celelalte două sînt pe terenuri ni-sipoase, cu Dunărea în preajmă. A acestora este Roșioara, un vin autohton de culoare roze, zburdalnic în pahar ca un dans oltenesc, subțire la trup — nu firav însă! — ca o zi de vară. Viță veche, născută parcă pentru aceste locuri, Roșioara — mai ales biotipul vî-năt — te incită ca o frumoasă promisiune, e o nă-dejde sinceră în care îți poți găsi reazem fără... dureri de cap.

„Artileria grea” a Doljului este însă păstrată la Șe-garcea, și ea este intrupată de „Cabernet Sauvignon” și de „Merlot”. Vinuri de marcă, imbatabile, atît cele care se nasc în viile care produc struguri pentru Cen-trul viticol al I.V.P.S. Dolj, cit și în cele ale I.A.S. De-a dreptul remarcabil este tot aici și „Riesling-ul italian”, cu o corpolență și o aromă unice, despre care ne-au vorbit cu marea lor competență, ing. *Corneliu Cotocu*, directorul I.A.S. Șegarcea, ca și ing. *Anatolie Pănuș*, oenologul unității. Șegarcea, ca și Banul Mără-cine, sînt, într-adevăr, două nume celebre în viticul-tura românească. Iar celebritatea lor își trage întreaga tărie din priceperea și vrednicia specialiștilor care le țin cu atîta dăruire și generozitate rosturile și cînd spunem asta, ne gîndim deopotrivă la *Mihai Ioan* și *Anatolie Pănuș* ori *Aurel Popa*, care au făcut din această veche îndeletnicire, atît de scumpă românului dintotdeauna, o știință și o artă de mare rafinament.

VÎNJOASELE VINURI DE VÎNJU MARE

Sînt mucaliți mehedinteni și vorba lor — așteptîndu-te să fie iute și neiertătoare, ca a tuturor celor de la Dunăre — e mai de-graba unduioasă. E blîndă, ca și dealurile de la Vinju Mare, se în-siruire la sfat armonios ca licoa-rea ce umple paharul. Bătrîinii de pe aici îți vor spune că vinul bun, închinat cu măsură, totdea-una a îmbogățit sufletul și a as-cuțit gîndul. Cum arăta, în urmă vreme, vinul bun al locului. Era gros de-l duceai în batistă și-ți înroșea într-o clipă și nasul, și virful urechilor, și tot ce nu era la vedere! Că mare le-a fost

faimă, ne dovedește și faptul că, la expoziția de la Londra, din 1862, vinurile roșii românești prezentate își aveau baștina pe acest meleag. Ing. *Nicolae Isuf*, șeful centrului viticol Vinju Mare, cunoaște ca nimeni altul istoria viticulturii de pe aceste plaiuri. Și tot el, ca un excelent specia-list ce este, îți povestește, cu modestia specialistului adevărat, despre chipul de astăzi al pod-goriei ce-și sporește, de la un an la altul, renumele. Locul a fost dintotdeauna prielnic culturii vi-tei de vie. Ne gîndim la solul brun roșcat de pădure, la încli-

nația sudică a pantelor, și grație acestora — la înregistrarea uneia dintre cele mai lungi durate de strălucire a soarelui. Peste toate se ridică, se înțelege, compe-tența și patima podgorenilor. Așa stînd lucrurile, pe cine mai poate uimi faptul că vinurile roșii de Vinju Mare sînt adevărate ca-podopere în materie? „Mer-lot”-ul, care a pătruns mai puter-nic în podgoriile noastre de vreo 40 de ani, pare să se afle aici de cînd lumea. Grăbit să-și dezvă-luie și buchetul caracteristic — cu adiere de floare de viță de vie și gust de strugure proaspăt, fi-indcă inimitabila culoare ro-șie-rubinie îți țîntuiește privirea din prima clipă, „Merlot”-ul de Vinju Mare este inconfundabil între vinurile de același rang. Mai robust, dar fără să-și piardă suplețea cumva, vecinul lui, „Ca-bernet-ul Sauvignon”, îndrîjit ca un cerb la ceasul boncăluțului,

își atenuează „duritatea” încă de la tinerețe, căpătînd cu vremea o catifelare ce-ți binecuvîntează cerul gurii cu o delicatete de neînchipuit. Dar, o mie de cuvinte nu vor povesti niciodată mai bine decît un singur pahar cu vin de Vinu Mare. Care pahar cu vin spune el totul despre cît de minunați și pricepuți sînt cei care îi împlinesc ființa.

FLUVIU LÎNGĂ FLUVIU

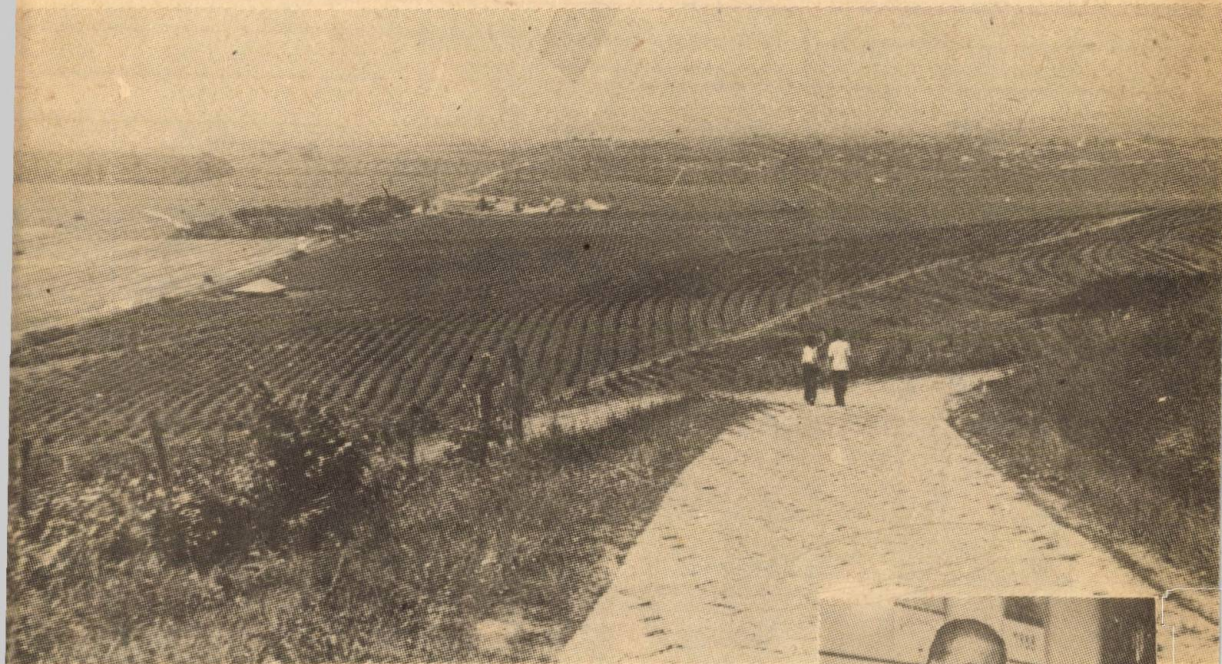
Ce-și poate dori mai mult o podgorie decît să fie cu „picioarele” în... Dunăre și cu soarele în brațe”, exclama, cu deplină cunoaștere a fiecărui amănunt, atît de proprie specialistului, ing. Grigore Severineanu, directorul

Dunăre și vie, sub veghea plină de căldură a soarelui, însă nici nu poate rămîne indiferent în fața unui peisaj de o asemenea splendoare. Dar are el, profanul, judecata bunului simț, care nu prea dă greș: un lucru frumos trebuie să fie și bun. Nu se putea, de data asta, un adevăr mai sănătos. Care parcă, ne obligă să mai adăugăm îndată solul brun-roșcat de pădure, microclimatul mediteranean, cu temperaturi constante și umiditate pe potrivă, și, nu s-ar cădea la urmă, pasiunea și competența podgorienilor de la Dealul Viilor. La un loc, oamenii și natura desăvîrșesc cu veche dragoste vinuri de mare marcă, într-un „fluviu” e-a-devărat, ceva mai mic, dar cu nimic mai puțin prețios decît Dunărea. Noul combinat de vinificație are o capacitate de 500 vagoane de vin, din care 300 vagoane se imbuteliază într-un ritm de 1 500 sticle pe oră! Vinurile se numesc, în primul rînd, „Sauvignon” și „Pinot Gris”, „Riesling” și „Muscat-Ottonel”, „Merlot” și

deschide singur briceagul în buzunar. Ori că, bînd seara un pahar cu „Cabernet Sauvignon” de aici, te culci sub plapumă și te scoli sub umbrelă! Mă roa. să tot avem pricege pentru „Riesling”-ul ce se întinde, alături de celelalte soiuri, pe 1.200 hectare cu plantații ale podgoriei...

DIONYSOS LA MALUL ISTRULUI

S-a întimplat să ajung la Tulcea dimineața. Rămăseseră în urmă vilele Zebilului și ale Babadagului, și tot vilele ne ațin calea și acum, cînd trenul e gata să poposească în gară. Și Dunărea! Superbă această priveliște cu care ne întîmpină Tulcea, cum poate numai Hușiul ne mai arată, cînt că n-are Dunăre în prag. De prin părțile



I.A.S. „Dealul Viilor”. Într-adevăr, vilele de aici, împodobind orașul Drobeta Turnu-Severin cu un fel de coroană voievodală, privesc spre valurile bătrînului fluviu, întîmpină soarele chiar din primele clipe ale dimineții și-l scapă din împărăția lor abia tîrziu, după amurg. Un neinițiat în tainele podgoriei n-are de unde ști toate binefacerile acestei loquadne între

„Cabernet Sauvignon”. Virtutele lor sînt de-a dreptul remarcabile: fructuozitate și aciditate agreabilă, finețe și vigoare, catifelare și extract, armonie și buchet specific. Toate astea într-o poziție. Într-un cuvînt, propriu fiecărui soi în parte: personalitate. Că nu degeaba, doar, se spune că după un pahar de „Riesling” de Dealul Viilor și se



ing. COSTICĂ MOLDOVANU,
director IVPS Tulcea

Husiului este și ing. Costică Moldovanu, directorul Întreprinderii de vinificație și produse spirtoase Tulcea, unitate ce patronează vile străbătute în fuga leneșă a trenului. Gazda noastră, care e moldovean nu numai cu numele, ne-a lămurit îndată — în vorbe domoale, ce și-au păstrat farmecul și culoarea locului unde fuseseră auzite și învățate prima dată — cum stau lucrurile. Cu alte cuvinte, ceea ce văzusem înseamnă doar o foarte mică parte din plantațiile unității, care se întind, de-a lungul și de-a latul județului, pe mai bine de 10.000 de hectare. În câteva zone, vile își răsfășă chipul în oglinzile fluviului, dar, mai mult sau mai puțin sesizabile la prima vedere, toate plantațiile sînt legate și de Dunăre, datorită influenței ei benefice asupra microclimatului. Desigur, „Aligoté”-ul — soiul preponderent și reprezentativ al acestor podgorii — trebuie să aibă legături mai tainice cu adîncurile acestor ape, atîta vreme cît se spune că mireasa lui e... scrumbia de Dunăre. Și-ntr-adevăr, e un „mire” pe cînte: are un trup subțire și clar — dar viguros! — o culoare galben-verzuie — așa se poartă în lumea lui! — o aromă proprie și stă în capul mesei de tînăr. Ce să mai vorbim, numai virtuți, încît s-ar putea înșura seară de seară! Mai prejos nu se lasă nici „Riesling”-ul și nici „Feteasca regală” — mirese în apele Deltei destule — și, desigur, nici soiurile roșii: „Merlot”-ul, „Cabernet-ul Sauvignon” și „Băbeasca neagră” — ori aromatele „Muscat-Otonel” și „Pinot gris”.

În pivnița I.V.P.S., pe fundul unui imens butoi, am admirat chipul cioplit al lui Dionysos, așa cum arată el copil. Frumos mai arăta... Pe cîna plecam din Tulcea, la malul fluviului se legăna, într-o barcă, un Dionysos bărbos și plin de viață. Frumos îi mai stătea! Eu cred că Dionysos a fost și

pescar. M-aș întrista rău să fiu contrazis...

... Și încheiem cu părere de rău un prea scurt drum prin podgoriile dunărene, unde vinurile sînt atît de bune încît greu să îmbătrînescă și oamenii darmite Zeii...

MIHAI OGRINJI





DUNĂRE, DUNĂREA MEA

● Doi prieteni „legați” de Dunăre, într-o drumeție pe jos, 750 km în 24 de zile. ● Mîinile unui pictor care nu mai pictează ● „El e mic și negru, eu sînt lung și alb.” ● Asta-i problema: să curgi în propria-ți albie ● „Apele Dunării înaintau mai repede decît noi”. ● Se merge extraordinar pe muzică simfonică ● „Nu știu cum o fi iarba de-acasă a altora, dar a noastră-i formidabilă” ● Aricii striviți pe șosele ● Muzica bănățeană ajunge la Constanța ● O femeie cu un coș de flori de plastic ieșind dintr-o curte cu bujori înfloriți ● Leac pentru timiditate.

N-aș putea spune nici acum cî m-a intrigat mai mult la el: felul în care m-a luat în stăpînire de cum a intrat pe ușă, alura lui athletică, mișcările fluide, de felină mare, barba neagră, răvășită, ochii pătrunzători fixîndu-mă cu o timiditate fremătătoare, repede spulberată de pasiunea aproape violentă cu care a început să-mi vorbească sau siguranța cu care s-a așezat în fața mea, convins că îl așteptam și că nu aveam altceva mai bun de făcut pe lumea asta decît să-l ascult.

— Sînt Liviu Marinescu, a spus. Cu Expediția Danubius I. Am încheiat-o ieri!

Primisem la redacție trei scrisori de la el, despre expediție. Il așteptam, dar nu atît de repede și, în orice caz, nu singur.

— Gheorghe Grecu, colegul meu de expediție s-a întors acasă, cu bagajele, iar eu am venit să vă povestesc cum a fost.

Au plecat din Drobeta Turnu-Severin în data de 15 mai, la ora 10, din fața muzeului „Regiunea Porțile de Fier”. Au însoțit Dunărea, pe jos, pe malul ei stîng, urmînd căile rutiere, apropiate de fluviu, pînă la Cernavodă și mai departe, însoțind canalul Dunăre-Marea Neagră, pînă la Agigea și Constanța. Au străbătut 750 km în 24 de zile, au trecut prin 117 localități și 8 județe, finalizînd cu succes, prima etapă și cea mai grea, a expediției. În următoarele etape, proiectate tot în timpul concediilor lor de odihnă, vor parcurge, pe jos, întreaga lungime a Dunării de pe teritoriul României.

— În timp ce vorbește, îi privesc mîinile, degetele lungi și nervoase, străbătute de un frison abia stăpînit. Mîinile despre care aveam să aflu că sînt de pictor! A terminat Liceul de arte plastice din Drobeta



Turnu Severin, da, dar nu mai pictează! A fost poate, ca o boală a primelor vîrste de care te vindecă pînă la urmă. După cum și creșterea în înălțime care, în cazul lui, părea tot un fel de boală, că nu se mai termina, și-a epuizat pînă la urmă energiile. După o anumită vîrstă oasele îți rămîn cît au apucat să fie, nu mai crești! Are 31 de ani. De cinci ani buni este muncitor electromecanic la IAMSAT (întreprinderea antrepriză de montaj și service automatizări și telecomunicații) București, brigada Drobeta Turnu Severin. Repară și verifică aparate de măsură și control pe platforma Combinatului chimic Drobeta Turnu Severin.

- Îți place ceea ce faci?
 - Da, dar nu-mi ajunge.
 - Ar fi fost mult mai bine dacă veneați amândoi. Oricât am sta noi acum de vorbă, n-ai cum suplini lipsa colegului tău. Ați luat parte la aceeași călătorie, dar impresiile voastre n-au cum să fie decît diferite...

- Nu-i greu, totuși, să vă imaginați ce figură facem cînd sîntem împreună. El e mic și negru, eu sînt lung și alb. Cînd port eu barbă, nu poartă el, și invers. El e mai practic, mai priceput decît mine în treburi gospodărești. Face totul cu plăcere și meticulozitate. Eu, dacă trebuie să-mi pregătesc masa de prînz prefer să stau tolănit pe iarbă, să-mi las gîndurile să colinde aiurea și să mîncînc biscuiți. Un foarte bun tovarăș de drum și un prieten pentru totdeauna.

- Sînteți colegi de muncă?

- Nu. El este mecanic de utilaje la stația de be-toane de pe platforma Combinatului chimic Drobeta-Turnu Severin. E mai tînăr decît mine, are doar 23 de ani, dar ne simțim egali în toate privințele. Sîntem colegi de drumetie, membri ai cercului de turism Speo-Alpin. Am făcut creasta Făgărașului împreună...

- Iar acum ați ales Dunărea. De ce?



- Din șantier dăm tot timpul cu ochii de apele Dunării. Sîntem o mină de oameni acolo și cum stăm mereu în același loc, parcă băltim. Mi-am zis o dată că, cine știe, dacă aș însoți Dunărea căutîndu-mi alături de ea propria albie, poate aș învăța pînă la urmă de la ea și curgerea asta năvalnică prin lume. Să nu mă simt niciodată băltind. Să devin, dacă se poate spune așa, un om curgător în propria albie, sigur de maluri și de drumul pe care îl am de parcurs.

Începuse dezghețul, apele confesiunii lui porniseră năvalnice, în sfîrșit eliberate din strînsoare.

- Am avut tot timpul Dunărea în dreapta noastră. Apele ei înaintau mult prea repede, ne-ar fi fost imposibil să ținem pasul cu ele. Ea era plină, își adunase povestea de pe întreg cuprinsul țării, din toate izvoarele și piraiele și riurile din țară, ea clocotea între maluri de prea plin, noi nu eram, lingă ea, decît un piriaș sovăitor, pornit să-și adune putere, din ținutul pe care-l străbate. Da, apele Dunării înaintau mai repede decît noi, rămîneau mereu în urmă față de curgerea ei, tot așa, poate, cum după o vreme, rămiți în urmă față de curgerea timpului, rămiți adică tot mai mult în trecut, îmbătrînind...

- Cum se croiește o albie?

- Greu. Pentru că trebuie să înfrunți ironiile, pre-judecățile și neînțelegerea celorlalți. Să înaintezi pe drumul tău, în ciuda tuturor, pînă cînd acesta este recunoscut de toți ca albie, ca posibilitate la îndemîna oricui. Am spus la toată lumea ce aveam de gînd să facem dar nimeni, absolut nimeni nu ne-a crezut în stare de așa ceva. Căruciorul în care mi-am transportat bagajele - am luat cu noi multe lucruri inutile, crezînd că astfel o să ne putem apăra de neprevăzut - l-am construit pe șantier. Nici cei care ne-au ajutat să-l confecționăm nu ne-au crezut capabili să ne înhîmăm la el și să-l ducem de-a lungul Dunării, pînă la mare. Prin sate se țineau copii cînd după noi, se adunau ca la o arătare, iar noi, ce să facem, încercam să nu-l luăm în seamă și ne vedeam de drum. Apariția noastră insolită îi șoca pe cei mai mulți și negăsind o explicație la îndemînă pentru aventura noastră, ne plasau repede în rîndul celor săriți de pe fix. Puțini au fost oamenii care au înțeles de la început rostul profund al unei astfel de călătorii. „Ce vindeți?“, ne întrebau cei mai mulți. „Sănătate și dragoste pentru România“, le răspundeam noi, și în loc să priceapă despre ce-i vorba, vedeam cum pe fețele lor crește nedumerirea. Atrăgeam atenția, poate, și prin faptul că în cărucior aveam un aparat de radio „Gloria“, care mergea aproape fără întrerupere. Se merge extraordinar pe muzică simfonică! La un moment dat, un bătrîn respectabil a vrut să afle ce cîștigăm din asta. „Eu n-aș face așa ceva pentru nimic în lume“, ne-a spus el. „Dar dumneata, cînd ai fost pe front, n-ai bătut cu pasul, și 40 de kilometri într-o singură zi?“. „Da, am bătut, și nu o dată, dar la ordinul comandantului, nu așa...“ ne-a spus el. „Ei bine, comandantul meu este inima mea, i-am răspuns, și brusc a înțeles. Ochii i s-au umezit și ne-a devenit dintr-o dată aliat. Am înțeles și oamenii de suflet, care ne-au înțeles și ne-au încurajat. Un bătrîn din Tunarii Vechi - Cristel Muci-chescu, a ținut să ne dea o piine de casă, extraordinară. Un morar din comuna Lisa a vrut să ne ofere adăpost... Am învins toate împotrivirile și am adunat, din toate izvoarele de apă vie înțilinite în cale, puteri pentru mai departe. Și după un timp ne-am pomenit că ne-am eliberat de propriile îndoeli și înaintăm cu siguranță, de parcă ne-am fi croit, într-adevăr, o albie.“

- Ai pomenit de izvoarele dătătoare de viață...

- Sînt multe. Și noi nu ne-am grăbit, am încercat să ne adaptăm de la toate. Ne-am oprit la fiecare ginganie, la fiecare cuib de barză, în orice loc pe care doream să ni-l fixăm în memorie. Mergeam fără un plan anume, doar în funcție de meteorologie și de oamenii cu care stăteam de vorbă. La Piscu Vechi, am fost foarte fericit să află că în memoria bătrînilor locului mai stăruie amintirea străbunicului meu DANCU, venit din Ardeal, din zona Făgărașului, cu valul patriotic din 1877. Numele lui, Dancu, nu s-a păstrat, a devenit Munteanu, pentru că trecuse munții. La muzeul din Turnu Măgurele, ajutat de profesorul Traian Panea, mi-am descoperit, într-un anuar statistic din 1882, bunicul matern: Ion Munteanu din Obîrșia de Cîmp. La marginea comunei Săliștioara, în fața impresionantului monument înălțat în onoarea eroilor de la 1877 am zăbovit îndelung, avîndu-l în minte pe străbunicul meu venit din Transilvania să ia parte, ca voluntar, la războiul pentru independență, iar la Izlaz, profesorul Constantin Dima ne-a ținut o extraordinară lecție de istorie. La Giurgiu m-a impresionat puternic Alea eroilor războiului de la 1877. Cele 23 de statui dau parcă viață parcului. Iar impunătoare: statuie a lui Eminescu, realizată de Medrea, me amintesc încă o dată, într-un context cit se poate de potrivit, că dănuirea noastră în istorie are obîrșii în cultură. Acolo am înțeles eu că noi, românii, sîntem mai puternici, mai

adunați laolaltă, mai de neînvinș, sub spiritul tutelar al marelui Eminescu.

- Ce imagini s-au imprimat pe retina ochiului tău de pictor care nu mai pictează?

- Albastrul unui lan de înflorit. Nu știu cum o fi iarba verde de acasă a altora, dar a noastră-i formidabilă, mai ales cînd are în ea un mac aprins. Orezăriile, nesfîrșitele orezării din lunca Dunării. Tărani pe biciclete rulînd cu mare viteză - altfel nu și-ar putea păstra echilibrul - pe laturile foarte înclinate, din beton, ale canalelor de irigații. Toate orașele de la Dunăre pe care le-am străbătut - excepție face doar Drobeta Turnu Severin - sînt năpădite de verdeață. Parcă au fost gîndite ca parcuri. Noul pod de la Cernavodă, alături de cel vechi: se contrazic, poate, dar se completează fericit, formează împreună o punte avîntată spre viitor. Ajunși pe acest pod am trăit un moment de exaltare, pe care nu-l vom uita niciodată.

- Pășanii triste? Motive de mîhnire?

- Aricii striviți pe șosele! Sînt neînchipuit de mulți. Și de vulnerabili în prostia lor. N-are cine să le spună că pornirea lor străveche de a se strînge ghem în fața pericolului iminent, de a se ascunde în



platoșă de spini este astăzi sinucigașă. Le place, se pare, și lor asfaltul, se simt atrași de fișa de beton. Iar cînd aud camionul venind, în loc să fugă din calea lui, să se retragă în iarba de pe marginea șoselei, se strîng ghem și așteaptă să fie striviți. Cine să le spună bietilor arici că tocmai reflexul lor de apărare, care le-a asigurat, poate, supraviețuirea, ca specie, tocmai acest reflex, altădată salvator, îi condamnă acum la pierire? Dar agresiunea civilizației este la fel de puternică în sate. Tărani au renunțat la portul străvechi și la multe obiceiuri care le susțineau temeinicia. Acum se îmbracă anapoda. Singurul element de port popular întîlnit este pestelca, un fel de șorț purtat încă în zona Borcea-Jegălia-Fețești. Abundă tricourile cu tot felul de reclame în engleză. Se poartă sabotii cu toc subțire. Muzica bănațeană ajunge pînă la Constanța! Casele noi sînt mari, arătoase, dar conservă prea puține elemente de autentică arhitectură tradițională. Gardurile din lemn sînt tot mai rare. Ornamentele incizate, specifice culturii Gumelnița, mai pot fi întîlnite numai pe vechile țesturi de făcut piine. Renunțînd la valorile tradiționale, oamenii locurilor mi-au apărut acum dezorientați și vulnerabili, săracii sufleteste. Mă obsedează o imagine dintr-un sat de la limita județelor Giurgiu și Călărași: o femeie cu un coș cu flori de plastic ieșind dintr-o curte plină cu bujori înfloriți!

- Cum îți apare Dunărea după această călătorie?

- Mi s-a părut că tot timpul și peste tot Dunărea naște ceva: bălți, sălcii, așezări, vapoare, bărci, în ea încap umbrele viscoase ale norilor și stelele din cerul întors. Eram înspăimîntați de cite adună în ea și cite dă oamenilor Dunărea. Un trunchi colosal de apă, din care se ramifică la fiecare pas canale de irigații. Mă fascinează nu atît mărimea ei, nu puterea pe care o are, ci faptul că poate curge la nesfîrșit, fără nici o întrerupere, năvalnică, impetuoasă,

imperturbabilă, indiferentă. Își cunoaște atît de bine albia, n-o poate abate nimeni, în nici un chip, din drumul ei spre marea cea mare. Dacă mă gîndesc bine, asta-mi place cel mai mult la Dunărea noastră. Nu știu dacă mi-am găsit într-adevăr o albie, înaintînd atîtea zile și nopți alături de ea, dacă am învățat de la ea curgerea spre un liman, dar știu că cea mai mare învățătură pe care am desprins-o urmărind-o de aproape și căutînd să o înțeleg ca pe o ființă fabuloasă și atotstăpîitoare este consecvența! Ea nu se abate din drumul pe care și l-a croit. De aici i se trage, probabil, puterea.

- Bagajul dobîndit în această călătorie?

- Am adunat priveliști și chipuri nenumărate, vîitori și certitudini, umilințe și bucurii fără seamăn. Ne cunoaștem mai bine puterile și unele limite. De prin librăriile din satele prin care am trecut am adunat atîtea cărți incit, lingă Călărași, ni s-a sfărîmat căruciorul prea încărcat. Citim mult, amîndoi. Călătorim astfel și cu gîndul prin teritorii cunoscute sau imaginate de alții. Pentru experiențele trăite în aceste cîteva săptămîni ne-ar fi trebuit, poate, o viață de om dacă am fi rămas, mai departe, în Drobeta Turnu Severin. Colegul meu Gabi Grecu și-a pierdut definitiv timiditatea. Iar eu m-am eliberat, sper, de nevoia imperioasă ca oamenii din preajma mea să fie de acord cu drumul pe care mi l-am ales. De acum, pot hotărî și singur ce am de făcut, nu mai am nevoie de confirmarea nimănui. Am cîștigat o anumită siguranță.

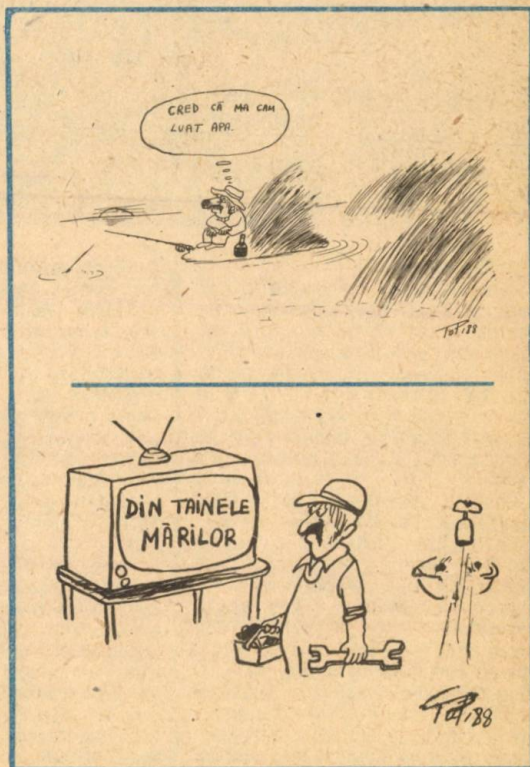
- Ce va urma după Dunăre?

- Tot Dunărea.

- Și pentru Gabi Grecu?

- Asta-i o altă Dunăre. Eu v-am spus-o doar pe a mea. Povestea celui lung și alb. Ar putea urma, la o adică, povestea celui scurt și negru!

IUSTIN MORARU



Un caiac pentru

Jurnal de bord (I)

În a treia dimineață a lunii iulie debarcăm din trenul de noapte, în Tulcea. Ploua mărunț dintr-un cer plumburiu, fără speranțe. Dunărea se încrețea sub un vînt subțirel. Ne repetăm mereu că nu poate să țină, că ne aflăm în plină vară, că alaltăieri au fost 40 de grade și un soare infernal... A durat exact o zi și-o noapte!

pe apă! Un TIR binevoitor, alte două „albăstrele” și cele șase baloturi cuprinzînd caiacele POUCH sosesc spre seară, tot pe ploaie, înapoi la Tulcea. PRIMA ZI de navigație pe Dunăre s-a dovedit „furtunoasă”. Caiacele și noi petrecem noaptea, după multe intervenții, pe banchetele capitonate ale gării fluviale, veritabil hotel „patru stele”.

Dimineața ne suride odată cu cerul albastru, ridicîndu-ne mo-

Jurnal de bord (II)

Puțin după ora douăsprezece trecem de Ceatalul Sfîntu Gheorghe km 110. Ne despărțim de Canalul Sulina, de marile cargouri de care ne cam feream, mergînd cît mai sub mal. Intrăm pe brațul Sfîntu Gheorghe și ne lansăm în largul apei, prinzînd vîntul din plin. Caiacele se dovedesc deosebit de manevrabile și, pe nesimțite, încordarea de la în-



Începem să forfotim, coborîndu-ne bagajele înghesuite în cușeta și spălătorul vagonului de dormit și ne îndreptăm spre vagonul poștal, să recuperăm cafecele. Surpriză! Al doilea vagon de la locomotivă NU MAI EXISTĂ! Nu mai există nici omul nostru, oacheșul însoțitor ce ne scuturase de-o „albăstreă”, vorba lui Papu, ca să primească, păzească, întrețină... bărcile pînă la Tulcea. Noi cu actele în mînă, caiacele la... Constanța cu vagon cu tot! Debut promițător! Una peste alta, fuga la Constanța, recuperarea caiacelor, plata magazinajului?... Fuga înapoi, dar mai încet că n-ai cu ce, etc etc... Nervi, tensiune arterială, bani în dreapta, bani în stînga, zîmbete, scrișnete, într-un cuvînt tot arse-nalul pentru învingerea obstacolelor artificiale în fața vacanței

ralul cu „sută la sută”. Ne pregătim pentru lansare. Montăm, demontăm, ne infuriam, ne calmăm și o luăm de la capăt. Într-un tirziu reușim să potrivim fiecare subansamblu la locul lui, caiacul obținînd forma ideală pentru marile drumeții pe ape. Lansarea la apă se desfășoară cu tot ritualul marinăresc. Ne pregătim să urcăm pe posturile de comandă, încercînd să ne strecurăm alături de mormanele de bagaje ce ocupaseră pupa, prova, jumătatea tribord, jumătate babord, și alte jumătăți dacă ar mai fi existat! Un talcioc total ocupase întregul spațiu din caiace.

Ora 9.00. O ușoară adiere din travers ne răcorește; ridicăm cărgile rabatabile, pînzele foc și randă... PORNIM în marea aventură pe brațul Sfîntu Gheorghe spre MARE...!

ceput dispare. Organizăm o formație din trei caiace, un fel de trimaran; cu cîteva bucăți de cordelină legăm padelele între borduri, plasînd un caiac în treimea prova pe post de sparge-val; relaxați, cu pînzele în vînt, ne întindem la soare. Vorba vine... „ne întindem”; în amestecul eterogen al obiectelor utile și inutile, al baloturilor ce ocupă infra și suprastructura caiacelor, reușim să desprindem genunchii de la bărbie și să ridicăm picioarele peste bord. ORA 14.00. Un muget răgușit alungă liniștea. Pe urmele noastre, din spate, sosește „Mureșul”, pasagerul de Sfîntu Gheorghe. Și venea, venea spre noi... „Nenea Pătrașcu”, comandantul vasului, participase la lansarea la apă și acum ne salută, urîndu-ne vînt din pupă! Intrînd în siajul vasului, un val din

Sfîntu Gheorghe

pupa năvălește peste noi, ne răcorește, umplînd cojile noastre de nucă! Legate între ele, caiacele formau „trimaranul-tri-caiac”, comod, dar care nu mai putea urca elegant pe val ci trecea... pe sub el! Următoarea comandă „la mal” a venit spontan. Ușor de zis, dar destul de complicat de realizat. Încărcate cu încă cîteva zeci de kilograme, caiacele se dovedesc greu de manevrat. Între ape, plătind de bine de rău, ajungem la mal.

pul de turiști adus în Delta Dunării avea un sejur de două zile la „Plaur” și beneficiau din plin de meniul savant, cu specialități pescărești... enunțate mai sus!

Jurnal de bord (III)

Mahmudia. ORA 7,00 a.m. Ne ocupăm locurile în formație de marș; „mola prova” – cap compas Uzlița; 20 de kilometri pe apă, fiecare sută de metri însem-

nețului. Zicea că sigur e trupa lui Ermoșca cel dispărut.

Povestea lui Ermoșca și-a trupeii lui de pelicani e mai veche. Mircea, „păsărarul”, ornitologul de la Sfîntu Gheorghe, ne povestise că o mare parte din pelicanii ce-și făceau veacul în lacul Uzlița au dispărut la un moment dat. Mai spunea că ar avea un șef, poreclit de pescari Ermoșca cel Mare! De plecat plecaseră, dar nimeni nu știa pe unde umblau. Sperînd că sîntem primii ce

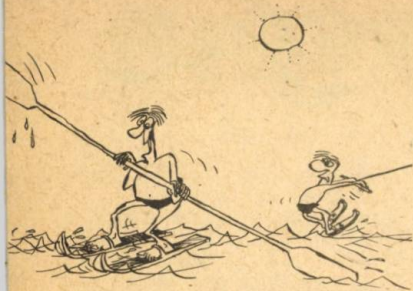


„Sîntem în dreptul km 93, ceva mai jos de Bălteni de Jos (nume predestinat?). Golim, golim, stoarcem, aranjăm ce mai era de aranjat, renunțînd la innoptatul în corturi; coborîm la padele pînă la Mahmudia, acostînd la „portul Plaur” – hotelul de pe malul apei. Terasa devine uscătorie „ad-hoc”, iar noi ne lansăm spre restaurant, convinși că vom combate, lîngă un pește, un „roșu de Babadag”. În scurt timp, dezumflați, atacăm propriile provizii. „Plaurul” ne îmbia cu „cîrnat pe varză”, „ciolan cu fasole” și „omletă cu slănină”. La capitolul „pește proaspăt” era trasat o linie și adăugat cu cerneală „marinată de stavrid”...

Primele două carturi ne găsesc pe poziții, următoarele două – înghesuți într-o cameră mansardată, așteptînd dimineața... Gru-

nînd 32 de padele dreapta și cam tot atîtea stînga; un „fleac” ce trece pe nesimțite! La ora 9 și ceva „dublăm” plîpul din dreptul canalului și intrăm în golfuleț. Răpuși de foame, de dorul unui pește proaspăt la grătar, în amintirea „cîrnatului” de la „Plaur”, poposim la „Terasa Albinelor” – prisaca lui nea Sandu Barbu. Cît ai zice „pește” focul duduie, bucătăria e pornită pe roți și „cei treisprezece bibani și-un crăpcean de-o șchioapă” iau loc pe grătar. Capturile nu ne aparțineau; peștișorii îi toc-mise Papu, prin troc, de la Vania; îl întîlnise în colț la Uzlița, loc precis cum ți-ai da întîlnire la „Cîna”. Între două păhărele, aflăm că întorcîndu-se din baltă, Vania a văzut colonia de pelicani; de fapt, o auzise numai, prin stuf, undeva prin Țapșa Uzli-

vom reîntîlni pe pelicanul șef Ermoșca cel Mare, ne înarmăm cu aparatura foto și pornim în formație de luptă spre lac. În „Albatros”, Sorin încarcă și cîteva undițe; mai practic, se gîndea deja la masa de prînz. „Ogarul” și „Cormoranul”, cu echipaje complete se lansează într-un „un-doi” ștoc de concurs; de ridicat pînzele nici vorbă; bătea al naibii vîntul de baltă, din est; de lac ne despart trei kilometri și, după douăzeci de minute, acostăm la salcia arsă ce marchează intrarea pe șenalul lacului. Tîptil, tîptil – așa cum ai merge în vîrful picioarelor, ducînd 40 kg în spate! – traversăm caiacele peste limba de uscat și ne lansăm la apă în capul Țapșei Uzliței. Vînt din prova! Intrăm în priză, cu forță, la padele... Una peste alta, pînă, după prînz răs-



colim pe rînd japșele și lăculețele din zonă. Din Uzlineț în Dunalipca, apoi prin stuf din Isăcel în Isacov și din nou în Uzlina. Nici urmă de Ermoșca și trupa lui. „Albatrosul” renunțase la căutări și se preocupa de cele lumești – materia primă pentru borsul de amiază. Renunțăm și noi și ne regroupăm la „Terasa Albinelor”. Următoarele două zile trec în zbor. Ne simțim ca-n rai. Pescuim, gătim, mîncăm și iar o luăm de la capăt. În fiecare zi, odată cu zorile, trec pescarii. N-aveam nevoie de ceas; cu punctualitate electronică, la șase fără zece, vasul „Sarichioi” remorchează pescarii din Murihiol. În fiecare dimineață ne sa-

lutăm cu Vania, Fedia, Fănică și Alexe, iar la întoarcere, din mers, fiecare „ne transmite” cîte o participare la borsul zilnic; și „zboară” spre mal știuculițe și crăpcenași, plăticuțe, somotei și câte-un lin dolofan, ce-și găsește imediat locul în bucătărie. La „Terasa Albinelor” cotidianul a căpătat altă dimensiune, timpul zboară, zilnic echipa de servicii inventează cîte o năzbîtie gastro-nomică, o încearcă pe noi...

La sfîrșitul săptămîinii începem să stringem tabăra. Eram aproape gata cînd sosește Fedia. Venea din baltă, de la scule, și-mi zice: „Ermoșca și pelicanii sînt în Hlisciova, la vinătoare; i-am văzut acum, dimineața”. În cîteva minute sînt în caiac; accept oferta lui Papu – „bătrîne ai nevoie și de motor!” – și, la patru padele, zburăm pe apă. Aproape de lac apucăm pe gîrliciul de la Salcia lui Tase, o scurtătură ce ne scoate în peretele de stuf dintre Uzlina și japșa Hlisciovei. Ermoșca și trupa lui, strînși în cercuri, sînt în fața noastră. Pentru prima oară asistam la o vinătoare specifică pelicanilor, vinătoare de care auzisem de multe ori din gura lui Vania. Strînși în trei cercuri largi, aproape con-

centrice, cu bătrînii în exterior și puiandrii în centru, pelicanii lui Ermoșca băteau apa cu aripile, stringînd încetul cu încetul cercul exterior. Peștele se îndrepta spre centru. Cam pe cînd au apreciat că au strîns destul, a început ospățul. Ca dintr-un coș, rînd pe rînd, erau scoși pești mai mari sau mai mici, ridicați în aer și cu un sunet cludat, aducînd a grohăit sau rigiit, erau lăsați să alunece în punga ciocului. Cam după un ceas, timp în care nici nu ne-au băgat în seamă, ospățul a luat sfîrșit și, plutind leneși, au trecut la siestă. De zburat cu greu ar fi putut zbura, dar alune-ca în formație strînsă, duși de vînt. Un pelican înfulecă cam 3-4 kg pește la o masă, chiar se zice că înghițe pîna aproape de greutatea lui; iar un adult are vreo 8-9 kg. Îi lăsăm să le tih-nească ospățul și ne întoarcem la prisacă. Ultimul act se consumă încărcînd bagajele și ple-cînd spre campingul „Pelicanul” din Murighiol, unde încheiem prima parte a drumului spre Sfîntu Gheorghe. Vacanța s-a sfîrșit, dar vom reveni...

DAN PASERE

Faceți două lucruri și n-o să vă pară rău:

CURA DE PEȘTE și SILENTIUMTERAPIA

Triunghiul viu al Deltei Dunării — alcătuit din apă, pămînt, vegetație și faună — autentic paradis terestru în continuă metamorfoză, beneficiază de un regim termic care îi este întrutotul propriu, din moment ce doar în jur de 20 de zile pe an temperatura scade aici la zero grade și din moment ce pe această suprafață iarna este cea mai scurtă de pe întreg teritoriul țării.

Nu numai din acest motiv, Delta se constituie și într-un imens sanatoriu, și este normal să fie așa, din moment ce pe aceste meleaguri respirăm un aer de o deosebită puritate; vedem un peisaj de geneză de o neasemuită frumusețe și originalitate; „auzim” o liniște de o mare profunzime, tulburată doar de foșnetul vîntului prin stufăriș și doar de cîntecul păsărilor; ingerăm o anume alimentație, dominată de carnea de pește, de zarzavaturi și de fructe, alimente deosebit de sănătoase pentru organism; și, pe deasupra, beneficiem de efectul sanogenetic al altor factori naturali, care contribuie la consolidarea sănătății

noastre. Din multitudinea acestor factori, dorim ca în rîndurile ce urmează să insistăm doar asupra a doi dintre ei, și anume a felului cum alimentația specifică și liniștea Deltei ne pot influența în mod benefic sănătatea.

Nu întîmplător din apele Deltei se extrage anual peste 50% din producția de pește a țării. Merita să știm că unele cercetări efectuate pe o perioadă de 20 de ani, într-un orașel danez, evidențiază faptul că alimentația bogată în pește diminuează notabil mortalitatea prin boli cardio-vasculare și, mai mult decît atît, mortalitatea menționată este invers proporțională cu consumul de pește. Cercetările în cauză evidențiază un fapt cu totul necunoscut medicinei, și anume acela că, indiferent de alți factori de risc (vîrsta, tensiunea arterială, obezitatea, tabagismul, colesterolul crescut, sedentarismul și stresul), probabilitatea unui deces provocat de o boală de inimă scade cu atît mai mult cu cît respectiva persoană a consumat mai mult pește în viața ei. Același studiu ne explică, în sfîrșit, de ce coronaropatia, adică de ce suferința acelor artere care „astern patul” infarctului de miocard, este atît de rară printre eschimoșii din Groenlanda, cînd se știe că alimentația acestora este atît de mult dominată de grăsimile animale; sursă consacrată de colesterol și, implicit sursă a acelei rugini biologice care strîmtoarează arterele, și care este în esență ateromatoză; stare patologică care contribuie în mod direct la faptul că moartea prin boli cardio-vasculare, ca și prin accidente vasculare, se situează pe primul loc în ierarhia mortalității din țările avansate. Tot acest miracol sanogenetic pare a se datora în exclusi-

vităte cărnii de pește și, în special unturii proprii acestei cărnii, densă în acizi grași nesaturați. Acești acizi influențează benefic o serie de procese metabolice ale organismului, diminuând în același timp agregarea trombocitelor, respectiv a acestor componente ale singelui adînc implicate în procesul complex al coagulării; proces la rîndul său adînc implicat în formarea acelor chiaguri sanghine care obstruiază lumenul arterial, și care exercită influențe atît de nefaste asupra sănătății.

Studii experimentale, generate de observațiile surprinzătoare făcute de cercetătorii menționați în orașelul danez, ca și altele asemănătoare făcute pe eschimoșii din Groenlanda, au demonstrat că, într-adevăr, *mortalitatea prin boli cardiovasculare scade cu 50% la subiecții din lotul experimental, care au inclus zilnic în rația lor alimentară o cantitate de cel puțin 300 g pește, și asta în comparație cu cei din lotul maror.* Astfel știind lucrurile, știau ce știau anticii, categorisind laptele, peștele și pîinea drept alimentele esențiale ale omului. Și tot așa, știau ce știau anticii, etichetînd peștele ca pe un simbol al vieții și al fecundității, și asta probabil din cauza prodigioasei sale facultăți de reproducere, ca și numărului practic infinit de ouă pe care le produce. Avem așadar toate motivele de a fi convinși, că o cură de pește, pe care prin forța împrejurărilor o facem în Delta, este cît se poate de binefăcătoare pentru propria sănătate. O altă cură, la fel de binefăcătoare pe care o putem face pe aceste meleaguri, este cură de liniște.

Veți fi de acord cu mine, că avem toate motivele de a vorbi despre zgomot ca despre un adevărat flagel al timpurilor noastre. Nivelul sonor a cunoscut o vertiginoasă creștere și se apreciază că acest nivel s-a dublat numai în ultimii zece ani. Medicii au individualizat, în consecință, o prodigioasă patologie imputabilă în exclusivitate hipertrofiei zgomotului. Se consideră chiar, în urma unor cuprinzătoare investigații epidemiologice, că acesta este responsabil de un caz din trei dintre cei afectați de nevroză astenică, și de patru cazuri din cinci la cei suferinzi de migrena habituală. Doctorul H. Carrette, din Paris, susține pe baze statistice că numărul bolnavilor nevrotici, care fac zgomotul integral responsabil de boala lor, a crescut de la 45 la 70% numai pe parcursul a patru ani.

Sistemul nervos se resimte cel mai mult de pe urma agresiunii sonice și aceasta pentru că, pe de o parte, acesta este un releu și pe de altă, pentru că tot el este în același timp și un punct principal de impact în această privință. Ca ripostă în fața agresiunii sonice, acest sistem declanșează un sistem complex de reflexe, care pune organismul somatic în stare de tensiune neuro-vegetativă, iar psihicul în variate grade de stări tensionale și de dezechilibru. Repercusiunile psihice ale zgomotului sînt pe cît de numeroase, pe atît de necunoscute. Stimulii sonici diminuează apreciabil atenția și concentrarea. Ei influențează tot atît de apreciabil și calitatea somnului. În cadrul unei ambiante sonore intense, indivizii mai labili și mai sensibili din punct de vedere psihic pot ajunge, grație unor complicate dereglări de ordin neuro-hormonal, pînă la starea de pierdere a echilibrului, pînă la aceea de mers în gol și chiar pînă la dificultatea de coordonare a mișcărilor. Tot la aceștia mai pot fi semnalate senzații de vertij, greață, vărsături și chiar sincope. Implicațiile psihosomatice ale agresiunii sonice sînt de o mare varietate.

Oboseala poate fi și ea catalogată din anumite puncte de vedere ca fiind un epifenomen indispensabil al uzurii sonice. Ea este cu atît mai in-



tenă, cu cît stimulii sonici au fost mai semnificativi și au durat mai mult. Tot zgomotului îi mai sînt proprii apariția senzației de neliniște, de teamă sau irascibilitate.

Iată rațiunea pentru care a devenit aproape de uz curent de a indica anumitor bolnavi — alături de dietă și de medicamente — și spații de liniște, adică cure de solilocvii și de solitudine. Aceste cure, practicate intermitent, sînt însă necesare și omului sănătos, și asta tocmai pentru a-i spori rezistența în fața diferitelor boli. Astfel, *silentium* terapia, respectiv folosirea liniștii ca agent terapeutic, practică metodă și bine individualizată, a devenit o metodă de prim ordin în contextul terapeutic al civilizației moderne ultratehnice. Or, Delta reprezintă un cadru aproape ideal pentru practicarea silentium-terapiei, cu tot ce decurge benefic pentru organism din această realitate, motiv pentru care orice incursiune în acest ținut miraculos se soldează și cu un beneficiu cert, pentru organism, din punct de vedere sãno-genetic.

Dr. ARCADIE PERCEK

NUMELE ANTIC AL DELTEI DUNĂRII



între geografie și poezie

Cei care am văzut-o, sîntem cu toții legănați în lumea de basm și vis a Deltei Dunării, străvechi întins de ape, pămînturi mișcătoare, cer spuzit de păsări, nisipuri și verdeață, ținut locuit cîndva de străbunii getici ai neamului românesc. Numele însuși al Deltei alcătuiește pentru noi un simbol la fel de firesc ca și acela al Dunării sau al Carpaților. Nu mică ne va fi deci mirarea, văzînd că nu întotdeauna lucrurile au stat la fel, mai cu seamă pentru cei din afara ținuturilor noastre.

Într-adevăr, urmărind izvoarele antice, grecești și latinești, care vorbesc despre vărsarea Istrului în Mare, putem vedea cum autorii vechilor cărți de geografie și de istorie, de la Herodot încoace, vorbesc mereu, împrumutînd unul de la celălalt, despre brațele, despre insulele, despre gurile Dunării, dar nu dau nicodată — cu o strălucită excepție, pe care vom căuta să o descifrăm acum, împreună — un nume generic Deltei, în ansamblul, ei.

Mai întîi, autorii greci ai veacurilor V—I î.e.n. amintesc îndeobște despre CINCI brațe și guri ale Dunării și despre insula Peukē. Începînd din vremurile lui Augustus, cînd s-a ajuns la un contact mai larg cu realitățile întregii zone locale, nu numai din perspectiva orașelor-cetăți litorale (ca Histria, Tomis, Callatis), învățații latini și greci pomenesc despre ȘAPTE brațe și guri, dintre care una, cea mai sudică, pe cale de înnămolire — de unde și reducerea eventuală a listei lor la numai șase denumiri. Nu insistăm asupra acestei importante probleme geografico-lingvistice, care ar necesita o nouă cercetare acurată, într-un întreg volum aparte, pe baza ultimelor date și interpretări.

Ceea ce ne-a frapat pe noi, mergînd din nou pe firul textelor antice, este constanta revenire a „gurilor” Dunării (gr. *stomata*; lat. *ostia*), dar totuși lipsă a aplicării vreunui termen general. Cu toate acestea, greaca și latina dispuneau de o atare posibilitate: luînd imaginea triunghiulară a literei grecești Δ, numită *delta* după fenicianul *d-l-th*, grecii, cel puțin de la Herodot, de nu și mai devreme, au dat acest nume Deltei Nilului, devenită treptat, prin excelență *Delta*, atît la autorii greci, cit și la cei latini. Același clișeu a putut fi apoi transpus și asupra altor zone de formă triunghiulară: a aceleia sud-tracice învecinate cu Bosforul (la Xenofon) sau a Deltei Indusului (la Strabon și la Arrian). De ce oare nu s-a petrecut același lucru și cu Delta Dunării? Anticii știau destule despre ampla ramificare a Dunării, precum vedem cel mai bine după Pliniu cel Bătrîn și Ptolomeu: mulțimea brațelor Istrului îi va fi împiedicat să vadă dintr-o dată ansamblul conic al Deltei. Apoi, inerția inerentă manualelor istorico-geografice, care se mărginesc îndeobște la preluarea ca atare a informațiilor mai vechi, își va fi spus și ea cuvîntul. Grijă pentru acuratețe, dublată de teama inițiativei, a avut drept revers pierderea din vedere a întregului, cel puțin la autorii-specialiști.

Și totuși, un mare poet epic, Marcus Annaeus Lucanus (sec. I e.n.), autorul *Războiului civil* (*Pharsalia*), vorbea astfel despre ținutul unde Istrul se varsă în Mare, arătînd cum se scurg spre miazăzi, ca stolurile de paseri—călătoare, oștile aliate lui Pompei, în înfruntarea lui cu armatele lui Cezar: „E părăsit și Strymonul cel obișnuit să-i încredințeze Nilului călduț păsările bistoniene (tracice) și *barbara Cōnē*, unde o gură a multimpărțitului Istru își pierde apele armatice și scaldă Peucē (insula — n.n.) spre adînc răsărită, (e părăsită — n.n.) și Moesia...” (*Pharsalia*, III, 199—203).

Insula *Peuce* ne este binecunoscută mai demult: Apollonios din Rodos (sec. III î.e.n.), autorul *Argonauticelor*, și adnotatorii lui ulteriori (scoliști) ne spun destule despre ea. Apollonios însuși graiește astfel: „Istrul cetluiește o insulă pe nume Peukē, triunghiulară (*triglōkhis*), cu latura spre țarmul mării, iar virful ascuțit înspre suvoi; cu două brațe dimprejur” (*Argonautice*, IV, 309—312). Informația aceasta pare a proveni de la geograful Timagetos (sec. IV î.e.n.), ea fiind apoi preluată și de marele Eratostene (sec. III î.e.n.), contemporanul mai tînăr al lui Apollonios. În *Geograficele* sale, învățatul matematician și astrondm adăuga că insula „se numește *Peukē* dat fiind că are mulți pini (*peukai*)”. Numele ei este vădit unul grecesc și ne dovedește și el, alături de textul epigrafic al hotărîniciei Histriei (amplu și limpede comentat de prof. D.M. Pippidi în *Inscriptiile Sciției Minor*, vol. I) și de rezultatele săpăturilor de la Enisala (întreprinse de prof. Simion Gavrila), că, în vechime, zona aceasta era

îmbelșugată în pini maritimi, din care se făceau, între altele, făclii, și ale căror urme apar în mormintele de epocă.

Dar nu *Peucē* și triunghiul ei alcătuiesc problema cea mare a pasajului nostru, ci *Cōnē*: care să fie această zonă, în care se înscrie *Peucē*, calificată, cu nedreptul dispreț al „imperialilor” drept *barbara*, deci aflată în afara puterii lor (cel puțin pe vremea lui Pompei)? Scoliaștii lui Lucan vorbesc fie despre „o regiune din ultimile părți ale Europei și de la sarmați” (*Adnotationes super Lucanum*), fie despre „un oraș dintr-o insulă a Istrului” (*Commenta Bernensia*). Este evident că acești adnotatori târzii improvizează, ca de altădată alte ori, o explicație plauzibilă: scoliile la toți autorii antici abundă în lămuriri fanteziste, născocite ad-hoc, prin deducții logice, pe baza a însuși textului comentat. De altfel, o atare afirmație este imediat susținută pornind de la numele unei autorități mai vechi. Autorii manualelor și dicționarelor de referință, precum și comentatorii moderni fie că iau de bună spusa scoliastilor, fie că, pur și simplu, adoptă soluția tăcerii. Ce-i de făcut, cînd defetismul nu ne stă în fire? După părerea noastră, două demersuri conjugate ne așteaptă: să regîndim ce ne sugerează însuși numele *Cōnē* și apoi să căutăm să pătrundem în atelierul poetic al lui Lucan.

Întîi de toate, *Cōnē*, ca și *Peucē*, fie și latinizate, au un aspect tipic grecesc: pe bună dreptate filologul bulgar D. Decev nu le-a primit în erudițiile sale *Thrakische Sprachresten* (Viena, 1957, reed. 1980). Dar, în contrast cu *Peucē*, *Cōnē* nu mai apare nicăieri în altă parte: *Kōnē* nu există în grecește, iar apariția formei *Cōnē* în pasajul din Lucan este un *unicat absolut* în latină. Explicația lui este însă cu totul străvezie pentru un roman cultivat, care știe limba greacă: contemporanii lui Lucan se vor fi dus de îndată cu gîndul la gr. *kōnos* (masc.), „con de pin, con” și (fem.) „pin”: *Cōnē* nu poate fi decît forma complet feminizată a acestuia, marcată ca nume de loc; ea amintește dintr-o dată și triunghiul „conului” și silueta „pinului”.

Să presupunem acum că Lucan, vorbind despre sălașurile de unde, ca păsările migratoare călătorind spre Nil, coboară năvalnic spre Tessalia vîlmășagul oștilor aliate lui Pompei și vrăjmașei lui Cezar, vroia pe lîngă Struma (*Strymon*) să pome-

nească nu vreun braț al Dunării ori vreo gură a lui, ci întinsul Deltei în întregul lui. Ce soluție avea? Desigur, teoretic, el dispunea imediat de *Delta*. Dar acesta, cuvînt prozaic, nici nu intră în final de hexametrul, precedat de vreun atribut: silaba antepenultimă dintr-o sintagmă de genul neutru ca *barbarum Delta* (sau ca orice epitet neutru în *-m*) fiind automat lungă prin poziție, deci interzisă de metru. Pe scurt, îi trebuia un substantiv bisilabic feminin cu prima silabă lungă, înainte de care un adjectiv ca *barbara* oferea dacitilul dorit. Iar cum nici *Gōnē* (față de gr. *gonos*, „unghi”) nu există în grecește (femininul fiind *gōnia*, „unghi, ic”), el pare a-l fi găsit, într-o scînteiere a inspirației, pe *Cōnē*, ale cărui armonice de înțeles dau și imaginea „conului” și adierea înmiresmată a „pinului”!

În această perspectivă, insolitul și înșinguratul *Cōnē*, atîta vreme răstălmăcit, pare a-și dezvălui deodată rolul și semnificația: el evocă întinderile Deltei Dunării, ale marelui triunghi în care se înscrie și cel mic, al Peucei, „răsfirată spre adînc”, cu latura spre Mare; iar amîndouă freamătă de clătinarea pinului din Pont (*Pontica pinus*)! Spre deosebire de autorii de pedestre manuale, care au văzut doar „gurile” și, cum spune românul, doar „copacii”, poetul a știut să vadă, într-o clipă, întreaga „pădure” fermecată, nesecat izvor al păsărilor călătoare și al multimilor curgînd spre miazăzi de lîngă Istrul getic. Fi-va oare primită interpretarea noastră a încifrării străfulgerări epice a marelui poet al *Pharsaliei*? Firește, cei ce nu vor vrea să-i dea crezare slobozi sînt să rămînă la eternul *ignoramus et ignorabimus*, „nu știm și nu vom ști”, al doctîlor scolastici ai Evului Mediu.

DAN SLUȘANSCHI

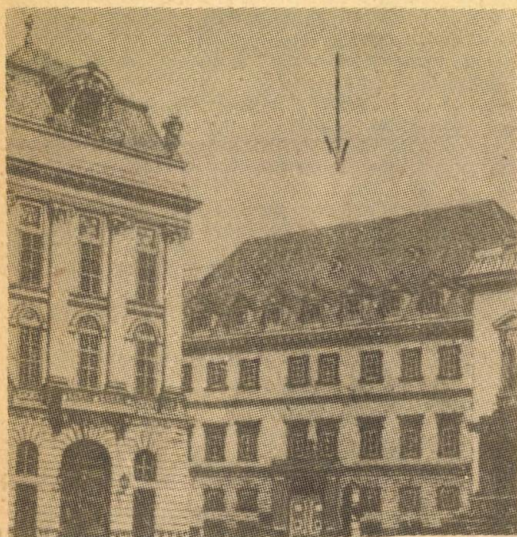
LA VIENA

cu Delta „la subsuoară”

Invitația Institutului austriac de studii sud și sud-est europene, cu sediul la Viena, pentru o prelegere despre Delta Dunării, invitație pe care am primit-o în luna octombrie 1987, era semnată de prof. dr. *Richard G. Plaschka* și de consilierul științific al Institutului (Oberrat), dr. *Karlheinz Mack*. De fapt, un preludiv al acestei invitații l-a constituit publicarea de către profesorul universitar vienez dr. J. Breu a unei recenzii despre cartea mea „*Das Donaudelta*”, în revista institutului — „*Osterreichisches Osthefte*” din mai 1985, în care se reliefa caracterul științific al cărții. A urmat un lung șir de scrisori pentru fixarea cadrului științific al prelegerii, condițiilor materiale de desfășurare a acesteia, stabilindu-se totodată și necesitatea prezentării unui film documentar, care ne-a fost acordat cu sprijinul plin de bunăvoință al Ministerului Turismului.



E interesant că nu numai drumul pînă în Delta ajută la înțelegerea mai clară a genezei regiunii de la gurile Dunării ci chiar și drumul spre Viena, unde a trebuit să vorbesc și despre nașterea Deltei. Operă a unui fluviu (Dunărea) și a unei mări (Marea Neagră), „cheile geologice” ale formării ei se află în Cîmpia Tisei, o palidă urmă a fostei Mării Sarmatice, peste care trece astăzi neobositul nostru tren „Orient-Express”, nume cu rezonanță în literatură și în cinematografie. În lunile de vară poartă un nume mai muzical: „Wiener Walzer”. Acum se strecoară nepăsător printre porumbiști încă necușate, vii și livezi. Nu pare impresionat de întîmplările din trecut, care au răscolit scoarța pămîntească; de amintirile apelor care au dominat aici și care au condus în final la alcătuirea unei părți a bazinului dunărean. Ne vom întîlni cu Dunărea în inima Budapestei, dar



Palatul Palfy

pînă atunci putem spune că fluviul a trăit o mare aventură — pînă a ajunge să-și creeze un bazin, un drum pînă la mare și, în final, o deltă, care încoronează strădanile lui geologice și hidrologice.

Am spus mai înainte de „răscolirea scoarței”. Într-adevăr, aceasta a precedat formarea bazinului dunărean și al Mării Negre. E vorba de ridicarea Alpiilor, Carpaților, Balcanilor, munților Caucaz și ai Himalaiei, care schimbă radical peisajul continentului euroasiatic, obligînd Marea Tethys să se retragă. Aceasta se întîmpla în terțiar. Aria întinderii apelor era în scădere, dar nu pentru multă vreme (la timp geologic, bineînțeles!). Din-spre Mediterană (sudul actualei Franțe), spre versantul nordic al Alpiilor se îndreaptă un braț de apă — și de aici înaintează către bazinul Vienei, apoi spre Cîmpia Panonică, mergînd mai departe, spre Dardanele și Turkestanul asiatic. La această sursă de apă sărată, mediteraneană, s-au adăugat și apele dulci ce coborau de pe povîrnișurile Alpiilor și Carpaților. Iar din acest amestec de ape sărate și dulci a luat naștere Marea Sarmatică... Timpul geologic zboară și el, astfel că în ploiene apele Mării Sarmatice se divizează și se restrîng. Depresiunea Panonică se colmatează și încep să prindă contur Marea Neagră și Marea Caspică, iar Marea Aral se izolează de restul bazinului. Și pe măsură ce Marea Sarmatică și mările care au succedat-o se retrăgeau — funcția de colector a

apelor din nord-estul Alpiilor, din zona respectivă a Carpaților și din nordul Balcanilor este preluată de așa-numita Paleo-Dunărea, bunică Dunării de azi, care se formează în mai multe etape. Iată cum, la capătul unui drum meandrat, geologic vorbind, am ajuns la cei doi părinți ai Deltei Dunării: Dunărea și Marea Neagră. S-ar părea că lucrurile sînt limpezi. Limpezi și nu prea! Spunem așa pentru că și astăzi trecerea Dunării din Bazinul Panonic — înfruntînd Carpații — se ascunde încă după vâlul celor 4 ipoteze, care caută să elucideze misterul acestei treceri, de care s-au ocupat mulți oameni de știință români și străini, printre care și austrieci.

Drumul „Orient-Express”-ului nostru se desfășoară, un timp și după Budapesta, în paralel cu Dunărea. Întîlnim din loc în loc porturi fluviale, imagini estompate în frumosul vis al unei toamne aurii. Hegyeshalom este ultima stație de cale ferată de pe teritoriul ungar. Ceva mai înainte am intrat sub controlul grănicerilor și vameșilor austrieci, care ne salută politicoși, cerînd documentele. Ne apropiem de fostul bazin geologic al Vienei, de pe care apele Mării Sarmatice s-au retras mai tîrziu. Dar cum sînt în prezent apele bătrînului Danubiu? Acum par limpezi și oglindesc albastrul cer, astfel că Johann Strauss n-a greșit în romanticele sale aprecieri muzicale. Într-adevăr, sînt de cca 5 ori mai limpezi decît cele de la Ceața Chilia, în prag de Deltă. Dar și aici, în bazinul Vienei, în timpul unor ploi torențiale, apele afluenților aduc cu ele șuvoaie tulburi și Dunărea este departe de a fi „albastră”. De fapt, la Viena se pot întîlni multe chipuri ale Dunării. Aș zice că sînt vreo patru: *Alte Donau* (adică *Dunărea veche*, cum am botezat și noi Dunărea în dreptul Măcinului și de la Crișana la Mila 23, în Deltă), apoi *Neue Donau* (*Dunărea Nouă*), în construcție, prin excavare; *Donau* (*Dunărea principală*), cum s-ar spune, care străbate orașul pe o distanță de 24 km, avînd o lățime medie de 300 m) și *Donau Kanal*, care are o ramificație, de fapt un mic afluent, *Wien Fluss*, care curge cînd la suprafață, cînd acoperit, străbătînd o bună parte a orașului, trecînd și prin dreptul palatului Schönbrunn. *Alte Donau* este folosit în scop sportiv, avînd dotări în acest sens, iar *Donau* străbate teritoriul austriac pe o lungime de 150 km și are un debit mediu de 820 m³/sec, fiind navigabilă.

Gara Wien-West-Bahnhof se află în partea sudică a Vienei, nu prea departe de Palatul Schönbrunn. Gara a fost inaugurată în prezența împărătesei Elisabeta, frumoasa dar nefericită soție a împăratului Franz Joseph I. Chipul ei este imortalizat în statuia din incinta gării, pe numeroase ilustrate postale și, după cum aveam să văd mai tîrziu, pe tablourile din muzeele vieneze, mai pregnant în Palatul Schönbrunn.

În gară sînt așteptat de un delegat al Institutului austriac de studii sud și sud-est europene, care pentru o mai lesnicioasă recunoaștere are în mînă un exemplar al ziarului „Scînteia”. Plecăm cu mașina la Benediktus-haus (o mănăstire din secolul XII, care oferă și găzduire), apoi — cu Delta Dunării la subsuoară — la sediul Institutului din Palatul Palfy de pe Josefsplatz.

O grădină de delte

Institutul austriac de studii sud și sud-est europene a fost înființat în anul 1958. De la înființare și pînă în prezent este condus de cel care l-a întemeiat, prof. univ. dr. *Richard Plaschka*. Institutul are ca președinți de onoare, din partea ministerului de resort (Bundesministerium) — pe

dr. Hertha Firnberg și dr. Heinrich Drimmel. Sînt realizate aici lucrări de cercetare, lucrări științifice cu colaborări internaționale, Institutul dispunînd de cadre cu pregătire superioară, în mare parte tineri, care cunosc și limbile țărilor sud-est europene. Institutul mai are drept obiectiv publicarea unor lucrări de o certă valoare, cum a fost recentul „Atlas al țărilor Dunărene”, care cuprinde și date despre țara noastră, în cadrul celor 50 de hărți și a notelor explicative din diferite domenii: geologie, geomorfologie, climă, hidrologie, tipuri de soluri, activități agricole, populație, structura activităților umane, transporturi interne și internaționale ș.a. Lucrarea a fost realizată sub redacția profesorului universitar dr. J. Breu și face parte din categoria celor solicitate de diferite foruri internaționale (organisme specializate ONU, academii, universități ș.a.) Sub egida Institutului apare publicația „Osterreichisches Osthefte” (redactor Walther Lukan).

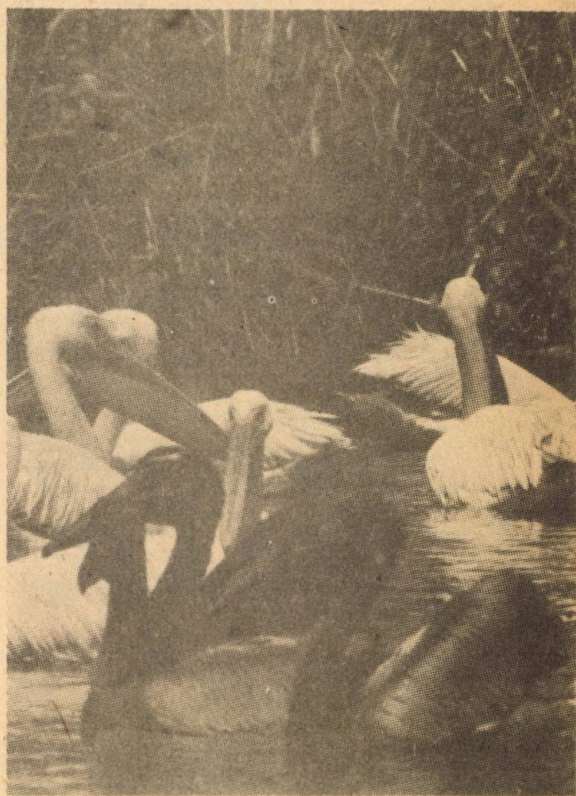
Prelegerea a avut loc a doua zi, respectiv la 9 octombrie 1987, în jurul orei 11, în sala de conferințe a Institutului din Palatul Palfy, în prezența unui auditoriu format din cadre universitare, cercetători ai Institutului, oameni de cultură, precum și din reprezentanți ai Ambasadei țării noastre și ai Agenției române de turism din Viena. Am vorbit despre Delta Dunării, al cărui prezent nu-l putem înțelege dacă nu-i cunoaștem trecutul. Am văzut prin ce frământări a trecut scoarța unei bune părți a Europei pînă s-a născut Dunărea, unul din părinții Deltei. Dar nici cu cel de-al doilea părinte al ei, Marea Neagră, lucrurile n-au fost mai liniștite. Și în această zonă s-a zbuciumat scoarța și s-a produs o spărtură, o prăbușire tectonică, în zona Bosforului, pe unde au pătruns apele Mării Mediterane în Pont. Această pătrundere a condus la creșterea nivelului Mării Negre cu cca. 46 m față de cel anterior, creîndu-se pe locul actualei Delte un golf — în zona de vărsare a Dunării în Mare. De aici începe, de fapt, cea mai importantă etapă în formarea actualei Delte, sub toate aspectele: hidrologice, floristice, faunistice ș.a.m.d. Pătrunderea aceasta impetuoasă a apelor s-a resimțit/pînă mult mai departe de zona Deltei actuale, pe aproape în tot cursul Dunării, dar mai pregnant pînă în apropierea Porților de Fier. Așa a luat naștere fosta regiune inundabilă a Dunării, cu întregul ei sistem de gîrle și lacuri. Să reținem deci: două „lacăte” au trebuit să se deschidă — unul la Porțile de Fier și altul la Bosfor, ca să se ajungă la peisajul actual al Deltei Dunării.

Am vorbit apoi despre unele particularități, care deosebesc Delta Dunării de alte delte din lume. Mai întîi, aici, la gurile Dunării, nu se poate vorbi de o singură Deltă, ci de un complex de delte. Este suficient să privești, chiar fugitiv, harta acestei regiuni, ca să-ți dai seama de acest lucru. Ce sînt acele despletiri ale brațului Chilia, denumite acum „delte interioare”? Dar gîrlele care curg la vest de grindul Letea? Se pare că aici se afla „Gura falsă” (Pseudostoma), cum o numeau corăbierii greci, fiindcă nu puteau ieși pe acest drum la mare. Dar fostele gîrle Dunăvăt și Dranov (astăzi canalizate)? Pe aici, se pare, au urcat corăbiile lui Darius, regele persan, în drumul lor spre podul de vase de la actuala Isaccea. Cu totul alta era configurația geografică a Deltei acum mai bine de 2000 de ani. Pentru a înțelege mai bine aceste schimbări, să o asemănăm pentru un moment cu o corabie care în drumul ei spre mare se înclină cînd într-o parte, cînd în alta, geologic vorbind. Astfel, acum două milenii și mai bine, brațul Sf. Gheorghe era principalul drum al Dunării spre Mare. Astăzi brațul Chilia ia din debitul

mediu anual (6 340 m³/sec) cca 63% din totalul apelor ce intră în Deltă la Ceatalul Chilia. Sulina a fost un curs de apă meandrat și a căpătat mai multă importanță după canalizarea sa. Toate cele trei guri de vărsare în mare sînt de fapt, delte de tipuri diferite: Chilia — tip Mississippi, Sulina-tip Tibru, Sf. Gheorghe — tip Vistula, numite așa după configurația celor trei delte ale fluviilor cu același nume. Și nu sînt singurele delte, așa cum s-a mai spus. Iată deci, cum, cu un debit relativ modest, fluviul Dunărea a reușit să facă „o grădină de delte”, în timp ce fluviul Congo din Africa, cu un debit de 150 000 m³/sec nu a reușit să aibă la suprafață o deltă. E drept, are o deltă abisală, adică la mare adîncime. Și noi avem în Mare, în fața gurilor Dunării — o altă deltă, la nu prea mare adîncime. Nici marele fluviu sud-american Amazon, care deși are o deltă în suprafață de cca 100 000 km², totuși — față de debitul său uriaș de 212 000 m³/sec. — nu a reușit să depășească linia continentului sud-american și stagnează. În plus, cele 3 insule din cuprinsul deltei amazoniene nu sînt de origine deltaică, ci ca rezultat al ridicării fundului Oceanului Atlantic din această zonă, deci au o geneză geologică.

Dar Delta Dunării mai are și alte „ciudățenii” după cum are și o adevărată „corolă de minuni” ce nu pot fi cunoscute decît în cuprinsul ei. Acolo, Dunărea, în vechnică luptă cu Marea, schimbă mereu chipul locurilor...

EUGEN PANIGHIANT



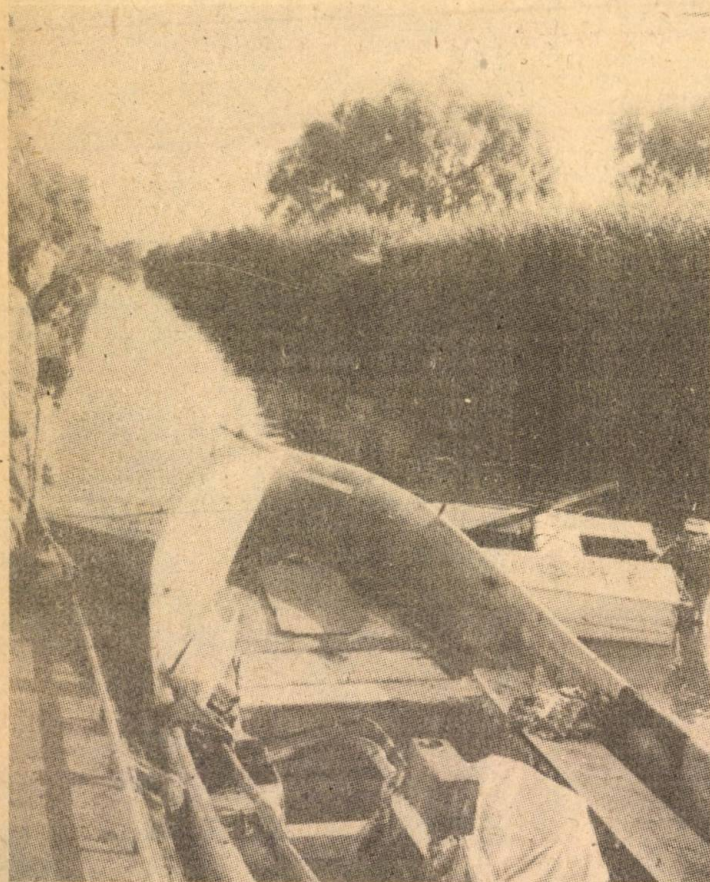
Întâlniri de gradul Δ

Poporul de giște sălbatice, desenînd în cer o mare cu valuri blînde, trecuse demult spre lacul Mătița. Ca și în serile din urmă, le petrecusem de pe puntea pontonului și filiiul lor, mătăsos avea să ne învăluie încă multă vreme. „Tata Gheorghe”, cum îi spunem noi vestitului apicultor Gheorghe Pușcașu, le privea într-un fel anume. Fusese în tinerețe un îndrăzneț aviator și, uneori, îl năpădeau amintirile, în mrejele cărora stăruiam și noi ore întregi.

care nu semăna cu niciuna din cele trăite aici, pe grindul Stipoc, la cîțiva pași de Chilia Veche. O începusem cam așa: nu mă mai lăsasem sculat de filiiul giștelor, ci plecasem cu noaptea în cap să le aștept în marginea unei miriști, unde-și chiverniseau ele pipota. Știam că au văzul și auzul fantastice și, te țin la depărtare. Sînt în stare să surprindă chiar și o țigară aprinsă, pe care o dosești în podul palmei ca un scamator! Cel puțin așa îmi explicam nereușitele, din

ca pe o furtună strașnică, ce-mi stînsese și țigara, la doi pași. Un găgăit asurzitor stabili ultimele detalii ale stărilor care n-au pic de istov în această lume a zburătoarelor, și nu numai a lor: foamea și pînda. Nu știam care-i mai puternică, mai rebelă. O rîndulală a acestor aparent banale înaripate mă puse însă la grea cumpănă, din care n-am putut ieși decît rușinat: mai bine de două treimi din această „imensitate cenușie” începu să ciugulească lacom sub vigilența unor gîturi mereu lungite de grijă, ce păreau un fel de giruete. Ca la un semnal, giștele de pază se apucară de ciugulit, veghea fiind preluată, într-o înțetăiere ca de blitz, de altfel. Foamea și pînda aveau să-și schimbe, la intervale egale, rostul – ca cel de la războiul de țesut – iscînd un spectacol derutant, închis în misterul unei disperări inaccesibile. Era o zi ciudată de calmă, o acalmie neiertătoare ca o prevestire... Odată cu ceața m-am retras pe nesimțite pe sub malul canalului Gotca. Era singurul lucru bun pe care-l puteam face, să nu stric ceremonia aspră și înduioșătoare a celor două stări care întrupează, atît de firesc și neprețuit, însăși viața...

Era acum sîmbătă seara. Întu-necimile îmbrățișaseră din toate părțile Delta și giștele își făcuseră deja cuib de apă pe Mătița. Inginerul Nicu Pușcașu, „omul orchestră”, pentru care, de hăt vreme albinăritul nu mai are nici o taină, nici motoarele de barcă, nici plantele melifere, cu denu-mirile lor populare și latine, nici pelicanii și, desigur, nici giștele: „Nu, giștele «rătăcite», care deschid convoiul aerian, nu sînt nici «excomunicate», nici bolnave. Sînt un fel de... cercetași. Inspectează linia de zbor și semnalizează posibilele pericole! Și pe cît de năprasnică e foamea lor pe timpul zilei, la fel le este și somnul de-a lungul nopții. Cu toate acestea planșonul este ireproșabil. Din oră în oră, cu o punctualitate formidabilă, un număr de giște își ridică gîtul pentru strajă, cele ieșite din misiune ascunzîndu-și îndată ciocul sub aripă”. Cel care, de mulți ani, mă tot petrece cu generozitate spre înțelesurile acestei lumi fantastice de la gurile Dunării, nu-mi lasă în enigmă nici bunătatea de... „iahnice de pește”, pe care



Era sîmbătă seara și nu știam dacă deprinderile de dincolo de Delta, de care nu te lepezi ușor, ne întîrziu, în ceasuri de po-veste, pe punte, ori taină nedes-lusită a acelei nopți, care ne tot incolțea ca o părere. Fusese o zi

cîteva seri la rînd, de pe lacul Mătița, unde, ascuns în stufăriș cu barca, n-a fost chip să mi se așeze în puterea întreagă a ochi-lor. Voiam să le văd cît mai de-a-proape. De data asta, un aliat nesperat – ceața – mi le așeză,

tocmai o adusesse de pe foc. Ce-i aia o „lahnie de pește”, cu care s-ar mândri orice bucătar de ispravă? „Nimic mai simplu, mă lămuri Nicu Pușcașu: Întii se face un rîtaș bogat în ceapă și ardei gras, mărunțite după îndeminare, peste care se adaugă fără zgîrcenie roșii despielitate, ospitaliere, la primele valuri de clocot, cu crapul, carasul și somnul, tăiați de-a curmezișul cam de un lat de palmă. Piperul, foile de dafin și paharul cu vin alb au darul să încheie și să dea pecete de gust lucrării. După ce a scăzut bine la foc, această delicatessă nu mai suferă prin preajmă decît... Aligoté, de preferință din podgoriile tulcene”.

Crapii și carășii erau prada mea, chiar din după-amiaza acelei zile, din canalul Pardina. Mă îndemnase acolo un alt om al

purcei purtîndu-se ca o ursoaică; delta stufului care se mișcă într-un fel anume cînd este atins de pește... Vorbea repede, ca un copil care vrea să spună tot ce știe dintr-o suflare. Cotrobăirea ținutului în toilul nopții e pentru el un fleac, așa, ca o baie în canal, unde se afundă ca o lișiță, ieșind în te miri ce loc. Mereu descult și doar cu un băț în mînă, să se apere de... țîntari, Alexe mi-a mai arătat și... o colecție de păsări împăiate. Poate vă gîndiți la lebede, cormorani, stîrci ori lopătați. O să vă dezamăgesc. Doar rațe, giște și curcani... domestici.

Îndemnat, deci, de Alexe, m-am strecurat, prin cădere!, sub unul din malurile canalului Pardina. Dricul acelei zile rămăsese destul de mult în urmă, și o liniște tainică, tocmai aici, unde

teva zile de Deltă, reflexul cu pricina te urmărește și-n somn. Și drept să spun am rămas cu palma ridicată, fiindcă...

Într-adevăr, vidră mai întîlnisem, fie aflîndu-mă în barcă, fie stînd sub un mal, cu undița alături, ca acum. Dacă rămîneam locului și supus uimirii, se prefăcea – ca acum cîteva zile – că nu m-a zărit, abătîndu-se – cu o sfîșoanie ce se reazemă de viclenie și nepăsare înșelătoare – spre a ajunge, cu maximă precizie, tot într-acolo unde pornise. Doar urechiușa, cu care mă supraveghea, i se lărgise în atenție cît o pîlnie de gramofon. Un pui de vidră nu mai văzusem. Era la doi pași. Încolțit probabil de nedumerirea – „cine ești tu?” – ne holbam unul la altul chiar mai mult decît o cerea buna cuvință. Avea ochii cam cît două boabe de rouă și era prea tînăr să fi dat, în scurtele-i escapade, peste o arătare atît de străină lumii lui. Nesăbuit ca un copil, întîrzia prostește în curiozitatea ce i se va părădui odată cu vîrsta, zbughind-o apoi cu coada ridicată a semn de mirare... Furat de întîmplare, am ridicat și eu undițele, schimbîndu-le rîmele. Nu înainte de a mă spăla pe mîini, fiindcă se pare că atît crapii, cît și carășii, nu-i agreează pe fumători. Desigur, așteptarea-i neplăcută. Și decît să păzești somnul unei plute, mai bine privești doi... iepuri, care, iată, tocmai s-au așezat pe podul de alături, pozînd ca pentru o carte poștală. Ce-o fi fost cu ei? Stădeau în bătaia soarelui fără pic de spaimă. Nu se arătau puși să fugă, deși, poate, privirile noastre s-or fi întîlnit. Numai că pescarul preferă



Deltei, renumit pe toate cele trei brațe ale Dunării: Sevastian Alexe. Dunăvățean de felul lui, are 38 de ani, iar aici, pe grindul Stîpoc, este de 8 ani cîrmaci pe un ponton dormitor al Centralei Delta Dunării, ținut în sfîntă ordine și curățenie cu nevasta sa Antonica. Alexe a fost una din marile mele bucurii ale verii anului trecut. El mi-a pus în căușul unei ore una dintre cele mai încîntătoare și mai ispititoare delte. Delta iernilor pustii, întristate de dramele lebedelor, care mor uneori de foame și frig, dar și cînd mor rămîn tot grațioase; delta stîrcilor care nu părăsesc niciodată aceste locuri și a costîrcilor negri; cea a puzderiei de ouă și a izbucnirii năvalnice a vieții, la ceasurile primaverii; cea a porcilor mistreți, fîroși și iuți ca glonte în orice lună a anului, care ziua dorm în stufăriș, iar noaptea ies la pradă – sîrsoa fa cu

viața, ca și moartea, rodise în milioane de chipuri, se îndărătnece ca o disperare. Arșița era încă în putere și, pesemne, rîmele, cu toată vioiciunea lor, nu stîrneau nici o ispită peștilor, și așa, îmi ziceam eu, demult deprinși cu șmecheriile undițarilor. Și cînd te plictisești, nu privești într-un punct fix să faci gaură. Îți iei întii un fel de măsură de precauție – desigur, peștele cel mai mare e cel scăpat în buza malului – după care iscodești împrejurimile. Decît să-ți înțepenești privirea pe o plută – care a uitat să mai tremure măcar! – e mult mai profitabil să petreci zborul unui fluture, să numeri culorile unei gînganii, aciuete sub o frunză, să miroși un țepuh, ori... să-ți dai palme. Adică, să te aperi de țîntari – care au tăbărit flămînzi pe tine ori pur și simplu ți se pare – mă rog, n-are importanță, fiindcă, oricum, după cî-



un crap ori un caras, și nu o friptură de iepure. Dacă s-ar putea prinde cu mulineta, mai treacă-meargă. Oricum, numai ai pielea de iepure să nu fii... Dar unde e pluta? O caut, trăgând de bățul undiței. Pare prinsă de rădăcina unei papure mișcătoare. Nu, nu e papură, în sfârșit, îl simt la mână și pare să promită. Încințătoare lucrarea prin care conduci un crap spre... juvelnic. Nu e năbădăos ca o știucă, și nici nu se zbate în cârlig, fiindcă-l doare, săracul, înțepătura. Scoțându-l pe mal, e adevărat, n-au scăzut cine știe ce apele canalului, însă cu încă vreo cițiva de-alde el poți sătura o masă întreagă. Doar știți... să fie clar, un pescar se uită la plută și nu după pui de vidră ori iepuri. Și iată, n-apuc bine să arunc undița: o mișcare delicată, ca o mingiie, și în cârlig mi se ivi ceva ce încă nu mai văzusem: regina bălții! O, să nu vă închipuiți că era mare. Să fi fost cam cît două degete ale unei Miss Litoral, să zic, ușor plată cît să nu-și iasă din nume, aurie, ca peștișorul din poveste, și de o frumusețe ce nici cu gândul nu gîndești. Ușor superstițios la pescuit și consecvent principiului meu cum că frumusețea trebuie să dăinuie, nu să fie mîncată, am slobozit rara înțurpare a celor mai superbe culori apelor și adîncului care o zămislișeră. Ce a urmat, pare incredibil. De unde apa canalului se înfățișa liniștită ca un ochi de caras, urmă o forfotă fără margini, cum numai foamea e în stare să nască. Canalul clocotea pur și simplu. Și nu numai apa își zvîrcolea viața cu o îndîrjire ce scăpa înțelesului meu. Puzderii de gînganii răvășeau cu o înverșunare neașteptată armonia unei stări ce se trăda zgîrcit, de atîtea ceasuri, ca o bătaie de inimă, se mișcau cu o lăcomie stranie spre a mîncă și a fi mîncate.

Era miez de noapte acum, stăteam pe punte și, în acele minunate ceasuri de poveste, extrem de agitata lume a Deltei își căuta în noi, poate, un aliat, un sprijin, ori pur și simplu ne avertiza. Ne era somn și totuși nu ne dădeam plecați. În stupi, albinele – care



culeseseră strașnic toată ziua – zumzăiau în treaba lor mai puternic ca niciodată, în vreme ce felurite țipete de păsări zdrențuiau liniștea ce-și pierduse echilibrul. Ca din senin, o negură se făcu totul, sfișiată din cînd în cînd de fulgere late cît o frică necunoscută, după care, ca din pămînt, o furtună năpraznică ne răsturnă și poveștile, și paharele, și pe noi gata-gata. Apropierea ei ne-a fost din vreme anunțată, în

felul lor, de sălcii, de stuf, de zborul păsărilor, de apă, de albine. Numai că de înțelesurile acestei lumi – de la care am învățat totul – noi ne-am prea îndepărtat, ne îndepărtăm mereu...

Sînt ciudați aliații nesiguranței, ai fricii. Nu-i poți alege, ci se însinuează perfid. Adesea ei iau chipul foamei nefirești, al somnului, ca o resemnare faisă. Eu am adormit repede, nu înainte însă de a auzi pe punte șobolanii care dăduseră iama, cu tropăitul lor ca o grindină, în proviziile lăsate la întîmplare. În fiecare seară stăteau ascunși în mal, pîndindu-ne retragerea, după care atacau. În seara aceea, o făceau fără nici un pic de sfială.

...Avea să mă trezească filfiitul giștelor, a căror paradă am ieșii îndată să o urmăresc. O urmărea și stîrcul – mascota taberei noastre – care (ca un bărbat îngîndurat se plimba întruna aplecat, cu mîinile la spate) printr-o mișcare fulgerătoare a ciocului dădea de lucru gușii sale. Era duminică dimineață și tocmai mă gîndeam să plec cu loica cițiva kilometri de apă, să revăd locul unde îmi petrecusem vacanța cu o vară în urmă. E adevărat, trecusem pe acolo, însă nici un semn nu mai trăda faptul că acel mai fusese „bătătorit”. Și stuful, și papura, și izma, și bălăriile își recîștigaseră spațiul cu acea siguranță și îndărătnicie ce stau numai în firea lucrurilor fără răgaz...

MIHAI OGRINJI

MONSTRUL

de la km 47 (II)

La sfîrșitul lunii septembrie ne aflam, din nou, lîngă salcia scorburoasă, pe jumătate carbonizată, de la km 47. Hotărîsem cu toții să numim locul „cottonul Monstrului”; un mic golfuleț, un mal ridicat deasupra apei, o platformă năpădită de iarba bălții și pipirig, un pîlc de sălcii pletoase, într-un cuvînt un loc ideal pentru marile capturi. În golfulețul protejat de cîteva cioturi bine înfipte în mîl se legăneau leneș cele două caiace, Ogarul Cenușiu și Albatrosul – ambele înregistrate în registrul naval al „marilor expediții eșuate”. Pentru a doua oară ne întrerupeam coborîrea spre mare, încercîndu-ne șansa aici, în cottonul Monstrului. Re-

venisem pe cîmpul de luptă, ronțăiți de dorul revanșei, mocnit timp de un an (vezi „Monstrul de la km 47” în „Almanahul Turistic '87”). Două zile înfruntasem un vînt strașnic, ce bătea, băt看-l-ar vîntul, numai din față, iar caiacele noastre nu „urcau în vînt”, cum zic velierii! Aceasta este scena și decorul pe care se va desfășura capitularea necondiționată; dar... mai aveți puțintică răbdare!

Întregul calabalic debarcat pe mal forma o movilă de necrezut. Greu îți poți imagina ce cari cu tine și mai ales ce poate intra într-un caiac aparent fragil. Organizarea taberei se face rapid, asigurăm corturile pentru frumu-



sica furtună ce se profila dinspre Sfintu Gheorghe și ne îndreptam hotărâți spre malul apei. Artileria grea ne însoțea — lansete, mulinete, minciocuri, gafe, sfori, parime... și multă încredere. Atacăm pe flancuri, cu șarje prelungite, atacăm frontal, atacăm din tot suflul, doar doar ne-om vedea la față cu dihania ce-și risese de noi în toamna trecută. Și așteptarea HOTĂRITĂ, continuă...

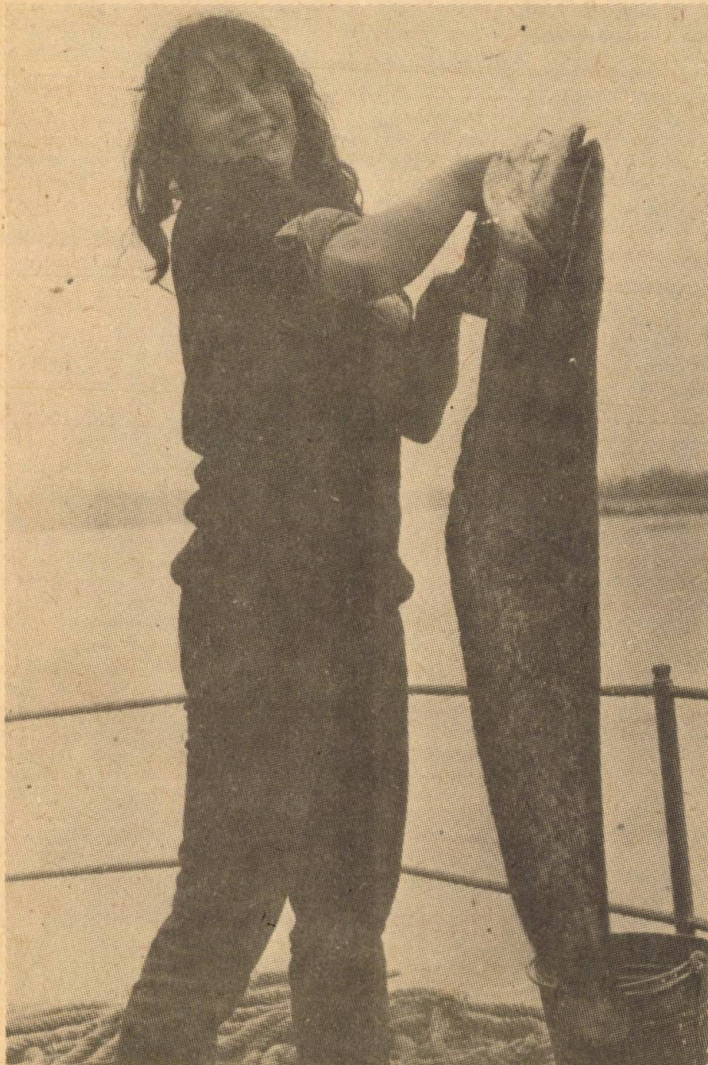
După două zile, auzim cunoscut glas de sirenă și dăruit de motor răgușit. *Cristina*, nava „șefului albinelor de la Uzlina” sosește în „documentare” pe la noi, motiv să ne mai descrețim frunțile innegurate la propriu și la figurat. În adinca și pîntecoasa cală a *Cristinei* se găsesc întotdeauna minunății mai ceva ca-n peșterile fermecate, între care ne

atrag totdeauna buteliile cu „roșu de Găgeni” sau „alb de prună”... Ne aliniem pe mal și așteptăm parima de acostare. Interpretindu-ne mutismul în singurul chip posibil, citindu-ne pe fețele încrîncenate o parte din adevărul gol-goluț, nea Sandu ne dezarmă cu un zîmbet: „Lăsați copii, nu-i bai, nu sînteți nici primii, nici ultimii căora le-a pus bărbi dihania de-aici! Săptămîna trecută am lăsat în cotlonul asta cîțiva amici din Ploiești, înarmați pînă-n dinți, cu scule priciposite, cu momeli savante, dar tot un fel de ageamii, cum zice Vania. De plecat au plecat așa cum au venit, la bordul *Cristinei*, dar... mai puțin echipați. Somnul asta uriaș le-a umflat ceva scule și dus a fost! Nici măcar coada, cum i-ați văzut-o voi anul trecut, nu le-a fost dat s-o vadă!” Coborînd de

la bordul șalupei ne înmînă ceremonios o sacosă doldora: „V-a trimis Viorica de-un borș de babușcă și de-o prăjeală, oți fi lihnii de... așteptare”. În următorul moment, se împart rapid sarcinile, focul cuprinde ceanul și *Spînzurăfoame* trece la acțiune!

Pe nesimțite, noaptea s-a lăsat: cerul, împînzit de lampioane, uitase de norii amenințatori ce veneau dinspre mare. În fața focului, cu „moralul ridicat cu mulți... litri de „roșu de Găgeni”, cu un proaspăt optimism, facem un nou plan de bătaie...

Prima geană de lumină ne-a găsit pe malul Dunării. Lansăm din nou în atac întreaga artilerie și așteptăm... Către ora zece, ne găseam tot în așteptare, învățînd să înoate cele mai savante momeli, plimbînd prin apă cele mai rafinate scule! Deodată, Ică



(„Mercenarul”) tresare: virful „Kristalis”-ului se zbenguia lovind apa! „Întepă!” răcnim cu toții (în gînd, firește), apucînd care gafa, care minciocul, ba Nicușor („Mexicanul”) înhață chiar și o toporișcă. „Mercenarul” recuperează cu greu, ceva mare și negru vine prin apă, spre noi, subsemnatul („Fîl-Fîl”) pregătesc „Pentacon”-ul pentru a imortaliza clipa Victoriei, Mihai („Spînzurăfoame”) scapă din mină — pentru prima oară în viață! — sticla cu vodcă, în sfîrșit... Tensiunea e grozavă iar emoția așîde-

rea! Și — vai, vai, vai, de trei ori vai! — o imensă spinare neagră apare la suprafață: e o folie de plastic lungă de vreo 6 metri și lăță de vreo 2... Dezamăgirea noastră, însă, se măsoară în kilometri.

Luci și Răducu rămân de serviciu pe baricade, iar noi, dezabuzați, pornim să-l recuperăm pe amicul Gogu, rămas în pană de motor, de benzină, de barcă, pe undeva pe la Ivancea. Pentru orice eventualitate, două scule de forță rămân prigonite de o salcie zdravănă, sub directa supraveghere a Lucicăi, avându-l ca mină dreaptă pe Răducu... Niște ageamii, ce să reușească ei?

Către prinz reveneam alene în susul Dunării. Recuperasem naufragiatul, aproape de nerecunoscut în urma unui atac de tăuni. ne alintam cu un păhărel reconfortant, având în compoziție și ceva miere veritabilă, hrăneam pescărușii guralivi și făceam bineînțeles planuri... După ce dăm eotul, zărim fluturând la catargul *Albatrosului* „marele pavoaz” — o bucată de cîrpă roșie — ce anunță doar evenimentele deosebite și starea de urgență. După puțin timp zărim și două siluete. Răducu și Lucica — țopăind, agitându-și frenetic brațele. Ajunși la mal, încercăm să înțele-



gem chiotele și explicațiile lor întrerupte de emoție și entuziasm... Și bineînțeles — de ce „bineînțeles”, nu știu, zău — descoperim ceea ce era de descoperit, dar mai curînd de necrezut... În lipsa noastră „monstrul”, ce ne dăduse de atîtea ori cu tifla, venise în inspecție, se înfruptase din momelile savante și se dăduse prins în fața a doi ageamii!

„Așa a fost să fie. Există un mosorel chiar și pentru dihania

asta”, conchide filosofic nea Sandu, în vreme ce noi, așii, suportăm replicile ageamiilor, care ne dau sfaturi, se oferă să ne arate cum se pune rîma în ac ș.a.m.d. — mă rog, nu prea prindem noi care-i hazul chestiei, dar ei se amuză grozav. În cele din urmă, bănuim că „monstrul de la km 47” — care și-a ris atîta de noi — ne-a mai făcut și această ultimă festă!

DAN PASERE

DELTARII din Chilia Veche

Ca în orice așezare a Deltei, sorborul de localnici e nelipsit la sosirea vaporului. Cu veselia iscoditoare din privirile lor ne întîmpină Chilia Veche, ca apoi, la cîțiva pași de ponton, să se aștearnă deodată, într-o simplă și calmă simultaneitate, două timpuri. Chiar în pragul

apei, viitorul, orașul de mîine, crește odată cu fundațiile hotelului care va avea camere pentru o sută de turiști, cu blocurile de patru etaje salutînd din simpatice acoperșuri roșii proptite pe-o sprînceană. Lîngă aripi de macarale și de pescăruși, prezentul curge și el asemeni fluviului: sînt aici măgărușii năpîrliți și răbdători, așteptînd niscaiva pasageri de-ai casei, și cite-o căruță cu cai, și valurile de glod abia uscat (deocamdată, cînd plouă tare, nu poți umbla pe ulițele Chiliei decît desculț ori în cizme de cauciuc).

De data asta, însă, amiaza e albastră, cu cer adînc și ochi de chilience — cuvîntul mi se pare bizar tocmai aici, la paralela 45°27' — care-l ajîntesc pe omul străin fără sfială, poate doar cu întrebări șăgalnice. Cît vom colinda comuna ce și-a scris deja la orizont statutul de oraș, vom vedea peste tot copii și fete ca pentru copertile revistelor, și mame, și bunici ori străbunici, pe ale căror chipuri curăția și grația tinereții nu s-au, ofilit. Și-mi voi

spune întruna că, în eternitatea din care n-a încetat să-și vegheze țara Domnul Ștefan cel Mare și Sfînt se bucură să știe că în Chilia sa și a strămoșilor săi femeile țin strîns la piept floarea frumuseții. Răsufală adînc Dunărea, zbuciumul ei e contemporan cu noi, dar și cu umbrele veacurilor. Nu-i nici un ornic în încăperea de la primărie, unde Niculina Naumenco e ofîter de serviciu în această amiază și ne povestește despre școala generală din comună, care are și o clasă de liceu seară, despre profesionala care-i pregătește pe băieți mecanici agricoli, iar pe fete zootehniste. Vorbim, întreb, și mi se pare că undeva, lîngă noi, bate viu tic-tacul unor vremi de departe. Ce spunea bătrînul călugăr Azarie în cronica lui? Niculina zîmbește, lămurindu-ne datina nunților de aici, care țin „de joi pînă marți, cu o pauză miercuri”. Chiar așa, precum în cîntecul maramureșenilor. „Așa beu oamenii buni” a ajuns de mult cu voga lui și la Dunăre, ca și muzica bănățeană, ca și fox-ul și

break-ul pe care le dansează cu grozavă dexteritate tineretul, joia, simbăta și duminica, la căminul cultural unde e și discotecă, cu joc de lumini. Există și inteligență, și bună-cuviință, și blindețe în expresia acestei fete oacheșe, zvelte, al cărei mers mindru n-ar trece neobservat pe străzile Bucureștiului; Niculina Naumenco are 21 de ani, e agent agricol, fiică get-beget a Chilei, secretară U.T.C. și ne va însoți mai peste tot, la un pom plin de cireșe petroase, la magazinul universal, printre gospodăriile luminate de flori, pe podul plutitor al lui nea Ilie, care face zilnic curse pe canalul Tătaru, ducând tractoare, oameni, căruțe, biciclete, ciini.

În timp ce ascult glasul tinăr, am tot mai clar sentimentul că aici, lângă noi, reînvie șirul atîtor generații care s-au perindat pe vatra zburcumată a Chilei. Cumplit destin i-a fost hărăzit așezării, căreia anticii îi vor fi spus poate Achillea (în legătură cu „drumul lui Achilleus”, cu „insula Leuke a lui Achile”, despre care vorbea Pirvan?), poate Licostomo — Gura Lupilor — așa cum apărea mai tirziu, într-o hartă de navigație. Loc strategic, cîndva la întîlnirea fluviului cu marea, Chilia a fost în stăpînirea Basarabilor, Mircea cel Mare intitulîndu-se domn peste ambele maluri ale Dunării, pînă la marea cea mare. Era a moldovenilor în vremea lui Alexandru cel Bun, ca apoi, nepotul înțe-



leptului voevod mușatin, vijeliosul Ștefan cel Mare, să-și facă în Chilia o rană care nu i se va mai vindeca niciodată. Și zice letopisețul lui Azarie: „În anul 1462, iunie în 22, fu lovit Ștefan în gleznă la cetatea Chi-

liei". Și adaugă Cronica Moldo-Polonă: „*L-au rănit la picior pe Ștefan ungurii din Chilia*". În acel an, cînd Vodă Ștefan încerca să-și recapete bunul strămoșilor săi, cetatea se afla sub puterea lui Matei Corvin, căruia i-o trecuse Ioan de Hunedoara. Ștefan — scrie Xenopol — „*a purtat această rană în tot timpul domniei lui, neavînd niciodată timpul de a lăsa gleznei lui odihna trebuincioasă spre a se întrema; cu această rană a intrat Ștefan în mormînt...*”

Pe lingă case frumoase, cu traforurile de lingă streșină vopsite și, în verde (fiindcă tradiționalul albastru se găsește mai greu), mergem s-o vedem la față pe una dintre veteranele comunei, căreia femeile tinere nu-i spun „babă” ci „hohlușca” Matrona. Cuvîntul e un diminutiv de la hoholcă, dar și un fel — înțeleg — de a respecta senectutea purtată bine. Ca și în alte locuri din Delta, veneau să trăiască alături de români, începînd cu sfîrșitul secolului al XVII-lea, și hoholi și lipoveni persecutați din schismele bisericești din imperiul Rusiei. Au trăit de-atunci laolaltă și pentru toți legea dinții a casei a fost și a rămas curățenia: Frumusețe a firii, curățenia întărește și viața omului. Iar oamenii din Chilia Veche — chiar dacă statisticile dau ca medie de vîrstă 77 de ani — apucă vreme mult mai îndelungată. În cronica recentă a așezării, Ana Naumenco e pomenită, în primul rînd, deoarece a trăit un veac întreg plus un an. Ți se vorbește apoi de Uliana Labuneț, care își duce singură gospodăria, lucrează spornic în grădină la cei 88 de ani ai săi, totdeauna cu gîndul la cei 12 strănepoți. Și bineînțeles, de „hohlușca” Matrona Gheba, care împlinește anul acesta 95 de ani și, după chipul ei semeț, te poți gîndi că va ajunge poate cei 115 ani prin care moș Muha, „bunelul” soțului ei, Hariton, a rămas pînă acum campionul longevivilor. Pe vremea lor, se jucau cu foc la Chilia Veche hora învîrtită numită „sfredeluș”, „cazaciocul”, „zaicul”, un fel de dans — concurs care cerea măiestrie la săritul peste două sulje de stuf încrucișate pe pămînt, stîrnind totdeauna hazul. Din păcate, se văd tot mai rar asemenea isprăvi coregrafice, după cum și războiul de țesut a cam intrat în arsenalul amintirii...

Minuscule flori liliacii împrăștie în vîzduhul de vară parcă însăși miresma aducerii aminte. Și din nou, vîd veacurile cum se întorc pe propriile lor urme, înălțînd din oglinzile Dunării umbra marelui Ștefan Voevod. Gîndul nostru îl aduce, în puterea iernii, în vremea cînd, în numai opt zile, ajungea sub zidurile Chilie. Și zice Letopisețul lui Azarie: „*În anul 1465, ianuarie în 23, joia, la miezul nopții, au înconjurat Ștefan Voevod cetatea Chilie și au intrat*

intr-însa”. Tirgoveții înșiși, moldoveni și ei — povestește cronicarul polon Dlugosz — au deschis domnitorului pe furiș o poartă a cetății. Chilia reîntra în dreapta stăpînire a Moldovei. Și a pus de-atunci Domnul Ștefan pîrcălabii săi de credință să păzească cetatea la com rîvnită de atîtea capete încoronate vecine ori mai de departe. Iar numele acelor pîrcălabi de Chilia au fost: Isaia, Bucium, Buhtea, Goian, Bilco, Pascu, Bora, Șandru, Neagu, Maxim, Ivașcu. Au avut puține ceasuri de liniște, cînd puteau să închine din liçoare de strugure pîrguit la soarele dunărean...

Pe prispă, la nea Dima, în față cu grădina ținută în mare rînduială, aflăm că prin părțile locului oamenii cultivă soiurile de viță de le zice Zaibăr, Ramon, Teraz, Cudercă. Sînt soiuri hibrid împămîntenite mai încoace, care dau vinuri ușoare („nobilul” e pentru omul puternic, că are grade!”) din care se înfruptau și copiii pe ascuns, printr-o țevie de stuf afundată în vîra butoiului. Pînă se va inaugura hotelul cel nou, nea Ion Dima rămîne personajul cel mai cunoscut călătorilor ajunși la Chilia Veche, deoarece casa lui a fost deschisă totdeauna „oficial”, ca un han ospitalier, unde primești și găzduire și povești, și veselie, mai ales că „hotelierul”, bunic acum, a avut faimă mare de artist comic, priceput la cîntatul dintr-o droaie de instrumente („chiar și din șapte stufi!”), la scămătorii, nevasta lui fiind și ea meșteră la gătutul mireseilor, care ieșeau din mîinile ei „gata



păpuși”. Oamenii din Chilia Veche au și acum cuptorul de pămînt, unde, la nunți, se coace „șișca”, pîinea mare, de datină, împodobită cu „coarne”. La capitolul matrimonial, Marioara Cernencu este adesea — ca secretară a consiliului popular — maeștră de ceremonii, care rostește tinerilor din Chilia Veche solemnul „vă declar căsătorii” și care, apoi, ține și evidența hârniceii mirilor, adică a pruncilor veniți pe lume. Cu faima celei mai mari comune din Delta, Chilia Veche avea anul trecut

3 600 de locuitori — un anume regres de populație, care a început să fie corijat din 1984, de cînd tinerețul, asigurat cu noi locuri de muncă, a început să rămîna la vatra părinților lor. Cuvîntul „apartament” a intrat de-acum în vocabularul obișnuit al chilienilor. „Mutatul la bloc” s-a produs cu primele 95 de apartamente date în folosință, alte 500 urmînd să fie construite în anii ce vin. Construcția e fapt la ordinea zilei aici, iar dacă te urci într-una din cele două turle ale impozantei biserici (înălțate de 47 de metri, clădită în 1897 și încheiată definitiv abia în 1935), ai de pe acum panorama unui orașel pe care Dunărea se va mîndri să-l oglindească.

„Iar fi fost pe placul inimii lui Ștefan Vodă această emulație întru zidire. El însuși avea grijă de cetatea sa de preț, pe care, alături de cetatea Albă, le socotea „cît întreaga Moldovă, iar Moldova cu aceste cetăți este un zid...” În vara lui 1479, domnul punea 800 de zidari și 17.000 de ajutoare să facă lucrare tracică de construcție la Chilia. Atunci scria în cronică Grigore Ureche, „în iunie 22 a început Ștefan a zidi cetatea Chilie care s-a săvîrșit în același an, în iulie în 17”. Iar rana sa, nevindecată pînă la sfîrșitul zilelor, avea să-i rămînă, cu umbra Chilie pierdute, durerea sufletului său viteaz și de atîtea ori biruitor...

Copiii din Chilia Veche știu bine chipul lui Ștefan cel Mare. În curata lor închipuire, domnitorul, alături de atîția veevozi apărători de neam și glie, sprijină cerul ogîndit în apele Dunării. Sînt 500 de elevi în așezarea de pe cel mai lung braț al fluviului, alții învață cîntece și poezii cu Mariana Ichim, educatoarea de la grădiniță, alții gînguresc în leagănele de sub gutui. Ei vor fi într-o zi orașeni, dar într-un fel anume, legați, ca și părinții lor, de peștii adîncurilor și de lotci, de cîmpurile cu griu, floarea soarelui, porumb, pepeni, de vite și oi. „Noi, delarii — zice Dumitru Ustinescu, vicepreședintele Consiliului Popular — sintem oamenii Naturii. Și înțelegem așa transformarea aceasta, că a fi oraș nu înseamnă să schimbi doar firma, ci puterea economică.” Cu ochii ațîțiți la aparatul de fotografiat, cei mai mici locuitori ai Chilie Vechi cîntă „Un elefant se legăna”. Stelușele albastre din privirea Ramonei Cernencu au gravitatea Scufitei din poveste. Într-o zi, singură în grădină, mi s-a povestit, ea a strigat deodată către nori: Cerule, trimite-mi o barză! Vrei să ai un frățior? o întreb. Ramona tace și-mi dau seama că am greșit. De ce trebuie să tot lămurim lucrurile și mai ales taina dintre copii și păsări?

ANDA RAICU

DIN LUMEA ZBURĂTOARELOR

Deoarece în Dobrogea și în Delta Dunării se întâlnesc cinci drumuri principale de migrație, primăvara și mai ales toamna, de pe la sfârșitul lui august, zecile și sutele de mii de păsări venite din toate direcțiile Europei de nord sau de sud animă acest paradis al zburătoarelor, ridicând multiple probleme de studiu pentru ornitologi. Din nefericire, încă nu s-a învrednicit nimeni să pună aici bazele unei stațiuni ornitologice (cerută și dorită de generații întregi de biologi). Poate odată cu realizarea PARCULUI NAȚIONAL DELTA DUNĂRII să ia ființă și acest edificiu al științei, a cărui necesitate este nediscutabilă.

Cu ani în urmă, parte din sarcinile unei stațiuni de ornitologie le preluase Laboratorul de protecția naturii din cadrul vestitei Stațiuni de zoologie marină „Prof. I. Borcea” de la Agigea, care, nici ea nu mai există, din păcate... Îmi amintesc întâia primăvară petrecută acolo, când am început să înlez păsări în vederea unui studiu asupra migrației zburătoarelor.

Cotidian făceam observații, de pe faleza înaltă ce străjuia promontoriul rezervației Agigea, asupra dinamicii păsărilor ce se perindau prin fața coastei. Într-o dimineață, când ceața se ridica ca o pleoapă obosită de pe cristalinul mării, am observat în imediata apropiere a plajei trei cufundari (*Podiceps nigricollis*) agățându-și capetele în dreapta și-n stînga, pentru a îndepărta ceva de pe penajul lor atît de mătăsoș. Studiindu-i cu ajutorul binoculului, am constatat că penele erau lipite în smocuri. Mi-am amintit că citisem în literatura de specialitate că în diferite zone ale Oceanului Atlantic și Pacific păsările mor epuizate datorită îmbibării penajului cu uleiuri și păcură provenite de la vapoare. Iată că și la coastele Mării Negre se petreceau asemenea incidente din neglijența navigatorilor. Păsările au venit pe plajă și au continuat agitate să-și îndepărteze cu ciocul acel ceva care le lipise penajul în smocuri, favorizînd pătrunderea apei la nivelul pielei și apariția unei congestii dermice datorită apei reci ce spăla baza penelor. Cu ajutorul unor colegi



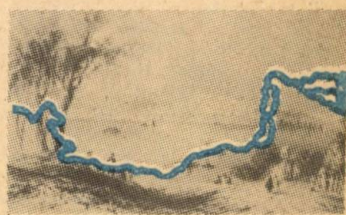
am prins aceste neputincioase păsări, le-am dus în laborator și privindu-le mai bine am constatat că, pe lângă uleiuri, aveau penajul îmbibat cu păcură. Timp de două zile le-am curățat până cu pană, folosind detergenți și evitînd ca aceștia să vină în contact cu pielea. De la cherhanaua din apropiere le-am adus niște peștișori proaspeți. Puși în apă, i-au acceptat ca hrană, astfel că după patru zile, păsările — c u r a t e, vioaie și parcă multumite de serviciul pe care li l-am făcut — au plutit vesele pe apa fostei Rezervații „Lacul Agigea”, actualmente gura canalului „Dunăre — Marea Neagră”. Așa a început activitatea de ocrotire a păsărilor de către Laboratorul de Ocrotirea Naturii de la Stațiunea Agigea...

Sfîrșitul lui aprilie și prima jumătate a lui mai fuseseră destul de ploioase, ba și cu temperaturi nu tocmai obișnuite pe horstul dobrogean. Dar într-o zi frumoasă, cum numai luna mai îți-o poate oferi pe malul mării, am plecat împreună cu eminentul ocrotitor al naturii Valeriu Pușcariu să controlăm situația rezervațiilor și aspectul dinamicii păsărilor migratoare, în special al Limnicolelor (fluierari). Ajunși la Histria cu căruța paznicului de vinătoare, ne-am îndreptat spre lacul Nuntași, pentru a observa situația călifarilor (*Tadorna tadorna*). Populațiile acestei specii

— aflate, la un moment dat, în prag de dispariție — se redresaseră datorită măsurilor de ocrotire impuse de către Comisia Monumentelor Naturii, astfel că aproape la fiecare tîmul unde vulpile își aveau sau își avuseseră sălașul am găsit unul sau chiar două cupluri de călifari. Dintr-o poziție favorabilă, am ob-

servat cum o pereche de călifari intra și ieșea din vizuina unde-și făcuseră cuib, iar alături, la cîțiva metri, în buza unei alte vizuini, o vulpe scruta depărtările, socotindu-se încotro s-o apuce. Atît păsările, cit și vulpea, păreau că erau obișnuite cu astfel de întîlniri și că trăiau în bună vecinătate...

Fileele japoneze pentru capturat păsări în vederea înelării le instalasem de cîteva zile într-o zonă împădurită, pe unde obișnuiau să treacă păsările în perioadele de migrație. Controlul acestora îl făceam din 15 în 15 minute, din zori pînă la lăsatul serii. Într-una din zile am constatat cu stupefacție că păsările ce căzuseră în buzunarul de jos al unui fileu erau parțial mîncate, începînd din zona capului. Așa ceva nu se mai întîmplase în decursul anilor. La umbra sălciiilor, în timpul zilei, cînd capturările erau mult mai puține, am început să facem presupuneri asupra făptașului. Dihor sau nevăstuică



nu era; atunci, cine este? Am stat la pîndă. Zadarnic, pentru că făptașul a atacat păsările de la alt fileu. După cîteva zile de sacrificii ne-am hotărît să injectăm o otravă puternică în corpul unor păsări mai puțin mîncate. O mierlă, un măcăleandru și o vrabie au fost momelile noastre, puse în trei filee. La primul și la al doilea control nu s-a observat nici o mișcare; la următorul control, una dintre păsări fusese luată și mîncată în apropierea plasei. Urmele de pene și fulgi du-

cenușii, egrete și, cocoțați pe parii sculelor de pescuit, stîrci de noapte. Pe frunzele late de nuferi defilau sau își făceau toaleta cîteva găinuși de baltă. Era o zarvă greu de înțeles, strigăte stridente ieșite din diferite colțuri ale bălții sfîșiau ginguritul general. Un pescar întirziat mai scutura un vîntir, nebăgat de nimeni în seamă. Totuși, această zarvă înainte de apusul soarelui, cînd pe orizont goneau niște nori sinilii, parcă anunța un anume eveniment. Un vînt prielnic ne îm-

se va întîmpla ceva. În visul în care ne aflam am descoperit deodată că o tăcere de mormînt cuprinsese toată balta. Ce-o fi? După cîteva minute s-a auzit un strigăt puternic de chemare, la care au început să răspundă rînd pe rînd alte strigăte, tot ascuțite, și parcă mai alarmate, din diferite colțuri ale ghiolului. Apoi, brusc, un zgomot, un plescăit asurzitor, ca o ploaie torențială abia izbucnită a acoperit totul. Se înălțau toate păsările, cîrd după cîrd, cu ascuțite strigăte de



ceau spre o tufă apropiată. De necrezut! Un arici frumos zăcea neputincios lîngă resturile de mierlă ce-i mai rămăseseră nemîncate. Am regretat moartea acestui animal insectivor, bun prieten al omului, care prin hrana pe care o consumă ne aduce mari foloase. Dar... din ziua respectivă buzunarul de jos al plaselor spînzura în voie, ne-mai fiind rupt de nimeni.

De două zile mă aflam pe canalele Deltei cu bărcuța sprintenă a lui moș Onofrei, ce-i mînuia ramele și pinza ca pe o foiță de țigară, apropiindu-ne tot mai mult de Murighiol. Ajunși în ghiolul Uzlina, în acel octombrie tîrziu, miile de păsări printre care treceam parcă nici nu observau prezența noastră. Majoritatea păsărețului era format din lișițe dolofane — care abia se mișcau prin salturi scurte, rațe de tot felul, corcodei, iar pe marginea stufului — ca niște sentinele în post — stăteau cu gîturile întinse spre cer zeci de stîrci, mai ales

pingea pinza spre canal. Moș Onofrei, cu borul pălăriei tocit de vreme, tras pe frunte, scruta zarea, dorind să ajungem cît mai repede în brațul Sfîntu Gheorghe, de unde, ajutați de curent, am intrat prin Periboina în ghiolul Murighiol. Aici, miile — aș putea spune zecile de mii de păsări, parcă mai dese decît pe Uzlina, concertau melodia de neuitat a minunatei zîne Delta. Ne-am oprit în mijlocul ghiolului, în dorința de a urmări acest freamăt și murmur al naturii sălbătice, nestingherită atunci de om, al zburătoarelor preocupate de un mare eveniment al vieții lor, ce le făcea să uite sau să ignore prezența noastră. Începea să se însereze, un vînt ușor dar rece sufla dinspre nord-est. Cochete, găinușile de baltă, cu degetele lungi treceau ca niște balerine pe deasupra foilor de nufăr, privindu-ne întrebătoare. Veneau la rînd rațe oacheșe, un corcodel și un grup de lișițe. Simțeam că se petrece ceva nedeslușit sau că

chemare, zburau spre sud, spre alte locuri... Instinctul migrației, păstrat genetic de mii și mii de ani, de la o generație la alta, le dicta plecarea. Acel ceva lăuntric le împingea spre sud, spre zone calde, cu hrană, cu toate că în drumul lor urmau să întîlnească numeroase obstacole și pericole, iar unele dintre ele le vor cădea victime. Știau oare aceste viețuitoare ce le așteaptă? În cîteva minute tot ghiolul era gol, gol și trist... doar ici-colo cîte o pasăre, rămasă din neputință, sfîșia tăcerea cu strigăte de disperare, parcă de rămas bun sau de adio. Noaptea, vîntul s-a întesit și spre ziuă a căzut o lapoviță rece, grea ca și iarna care urma să vină...

dr. VICTOR CIOCHIA
Consiliul Internațional
de Protecția Păsărilor,
secția România

CUM S-A FORMAT DELTA ?

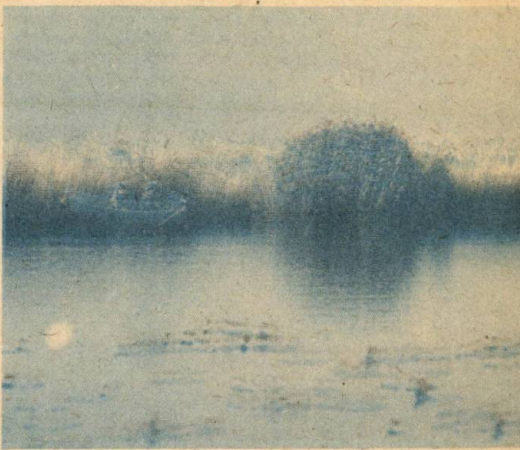
Dunărea, după ce și-a colectat apele de pe o suprafață de peste 800 000 kmp, se scurge spre mare cu un debit mediu de 6 000 mc/s. Căfărați pe culmile Beștepe din marginea Deltei, vom avea la picioare vasta depresiune deltaică, prin intermediul căreia Dunărea, obosea de cei peste 2 800 km străbătuți prin defilee și cimpii, își varsă apele potolite în Marea Neagră. În această depresiune, de aproape 500 000 ha, acoperită de nesfârșite întinderi de stuf și păduri de luncă, Dunărea își destramă cursul său în trei brațe principale și într-un număr nesfârșit de girle, cu aportul cărora Delta și-a alcătuit, cu timpul, relieful său propriu. Apele tulburi ale viiturilor mari clădesc zi de zi, sub ochii noștri, la gurile Dunării, odată cu cel mai tânăr pământ, cea mai interesantă, bogată și fermecătoare regiune - Delta. În același timp, cu ajutorul curentilor și valurilor, marea duce o permanentă acțiune contrară, de distrugere și sedimentare, care modifică în permanentă țărmul din fața Dunării. Din acest zbucium înclăștat și continuu al fluviului și al mării au luat naștere frumoasele forme de relief ce caracterizează delta actuală. Numeroasele girle și sahole, belciuge și erenciuge, canale șerpuitoare, grinduri ascunse ici-colo în marea de stuf, lacurile și ghiolurile, dunele și barcanalele de nisip formează un relief cu totul aparte, care atrage, încintă și farmecă pe călător. Dar să vedem care a fost mecanismul de formare al acestui ținut de basm...

Numeroasele foraje executate de noi și studierea materialelor extrase de acestea au permis stabilirea pe baze științifice a evoluției geologice a Deltei Dunării, de la primele sedimente și până astăzi. Această evoluție are aspectul unei lupte permanente dusă între fluviu și mare. Mecanismul de sedimentare a depozitelor deltaice este cunoscut ca o acumulare de material fluviatil, sub nivelul apei mării, la punctul de debarșare a fluviului, într-o mare lipsită de marea. Datorită acestui fapt, aluviunile fluviatile au putut îngloba o parte din fauna caracteristică mării din stadiul respectiv, precum și material de origine marină.

La începutul perioadei cuaternare, Dobrogea și vasta Depresiune Predobrogeană, în care s-a instalat ulterior Delta, erau constituite dintr-un adevărat mozaic de formațiuni geologice de vîrstă paleozoică, mezozoică și terțiară, de pe care abia se retrăsese așezarea Mării Pliocene. În această epocă, acum circa 800 000 ani, cînd marea ocupa teritoriul cel mai restrîns din istoria sa geologică (stadiul Gyrian), în nord-vestul Mării Negre actuale, pe uscat, se instalase un climat arid continental, care a favorizat formarea argilelor roșii întîlnite de foraje în baza depozitelor deltaice, pe grosimi de 3-20 m. Este epoca în care viețuitoarele de uscat, de la începutul cuaternarului - elefantul primitiv, mastodontii, zebrele, antilopele, cămilele, hienele, rinocerii și maimuțele - populau zona pe care astăzi se află Delta. La sfîrșitul acestei epoci, Dunărea curgea pe teritoriul Deltei. Ea săpa vai adînci, depunea bancuri groase de nisipuri și pietrișuri, avînd 40-50 m. Este epoca Cianda a Mării Negre, cînd viețuitoarele amintite sînt surprinse și înglobate de tumultul de ape ale fluviului, care depune la gurile sale un vast con de dejecție. Din acest moment începe regimul deltaic. Este ușor de imaginat marea dimensiune a acestui fluviu de acum 600 000 ani, care drena o parte din munții Alpi și cea mai mare parte a Balcanilor și Carpaților și care în zona sa de vărsare în marea Cianda își des-

trîma apele pe o suprafață de peste 150 000 ha. Această încărcare a zonei litorale cu aluviuni provoacă, în urmă cu o jumătate de milion de ani, treptata afundare a uscatului și avansarea Mării Negre pînă în zona unde în zilele noastre se află orașul Galați. Pe malul acestei mări, numită de cercetători Paleoeuxină, în zona Deltei s-a depus un strat de peste 70 m de nisipuri și argile, unde trăiau viețuitoarele de climat cald, cum sînt rinocerii.

În stadiul următor al Mării Negre, de acum cca 150 000 ani, numit Uzunlar-Carangat, care avea limitele aproximativ pe linia actualului litoral, populau zona Deltei viețuitoarele de climat cald ca rinocerul sau elefantul antic. Această primă Deltă a Dunării a fost invadată în urmă cu 100 000 de ani de către Marea Neoeuxină. Litoralul acesteia se situa pe undeva prin actualele bălți al Brăilei. Clima era rece și, astfel, animalele de origine arctică invadează întreaga Europă. Pe malul Mării Neoeuxine trăiau mamutul, rinocerul lînos, renul, boul mascat și bourul. Sfîrșitul cuaternarului, cînd marea acoperea jumătate din actuala Deltă, este marcat de existența stadiului vechi al Mării Negre de acum cca 10 000 de ani.



Înșiruirea etapelor geologice ale Mării Negre conduc la concluzia că Delta Dunării ca origine este o unitate geografică aparținînd atît fluviului cît și mării. Formarea ei s-a produs de-a lungul întregii perioade cuaternare pînă în zilele noastre, datorită afundării uscatului din zona Deltei. Formarea ei este bazată atît pe evoluția fluviului din cuaternar, cît și pe diversele stadii de evoluție a Mării Negre.

Drumețul pe care-l poartă lotca în tăcerea nesfîrșită de stuf și ape „în țara de dincolo de neguri” să-și aducă aminte că tot ce-i clădit sub el, pînă la adîncimi de zeci și chiar sute de metri, s-a ridicat sub acțiunea a doi giganti: Dunărea și Marea, ce și-au dat întîlnire pe acest teritoriu de-a lungul întregii ere cuaternare. În cei aproape un milion de ani, marea inspumată a năvălit de patru ori spre uscatul care se afunda, făcînd ca bătrînul fluviu să-și retragă gurile și, tot de atîtea ori, prin regresiunea mării, fluviul și-a mutat vărsarea spre est.

ARTEMIU PRICĂJAN

REZERVAȚII NATURALE



Pînă prin anii '50 se poate spune că viața în Delta Dunării nu cunoscuse schimbări spectaculoase, chiar dacă la sfîrșitul secolului trecut fusese tăiat și dragat canalul Sulina (ceea ce permitea traversarea Deltei de către mari nave oceanice), chiar dacă ambarcațiunile cu motor începuseră să frecventeze cele mai ascunse canale ale ei! Amendan-

rea modernă a Deltei, exploatarea extensivă și progresivă a bogățiilor ei, proliferarea turismului — toate acestea, și multe altele încă, au făcut necesară înființarea unor rezervații naturale și a unor zone tampon, aflate sub ocrotirea legilor și a *Comisiei Monumentelor Naturii* din cadrul Academiei R.S.R., astfel încît măcar în limitele acestor ecosis-

teme să fie păstrat un oarecare echilibru biologic natural, fauna și flora deltanică dezvoltîndu-se acolo nestîngherit. Iată care sînt cele trei mari rezervații naturale de la gurile Dunării:

1. **REZERVAȚIA ROSCA — BUHAIJOVA — HRECIȘCA** e situată în nordul ghiolului Mătița, între brațele Sulina și Chilia. Suprafața: 15 400 ha. Are o zonă de



1. Pelican comun



2. Pelican creț



3. Țigănuș



4. Pescăruș albastru

protecție, cuprinzând estul grindului Chilia, lacul Merheiul Mare și ghiolul Babița. Singura mare colonie de pelican comun din Europa cuibărește aici; în afara acestei păsări, pot fi întâlnite — fie izolat, fie în colonii — *egreta mare* și *stîrcul cenușiu*.

2. REZERVAȚIA PERIȘOR — ZĂTOANE se află în delta fluviu-marină a brațului Sfîntu Gheorghe, între grindul Palade și țărmul mării, cuprinzînd și insula Sacalin. Suprafața: 14.200 ha. Aici se află cea mai mare colonie de *chire de baltă* și singura colonie de *chire de mare*. Tot aici, cuibăresc *lebedele mute*, *stîrcii* și *cosarii*. Pe dunele de nisip ale litoralului poposesc cîrduri de *culici*, *sitari de mal*, *avosete*, *piciorongi*, *scoicari*, *bătăuși* și *pescăruși*. Toamna, în timpul pasajului, înnoptează aici mii de *coкори*. Iar iarna, chiar lîngă țărm, se adună *gîște* și *rațe nordice*, *rațe-fierăstrău* și *pescăruși nordici*, care ierneză pe aceste meleaguri.

3. REZERVAȚIA PERITEAȘCA — LEAHOVA, cea mai sudică, se află în complexul lagunar Razim — Sinoe, între lacul Periteașca Mare și Gura Portiței. Suprafața: 3.900 ha. În partea ei nordică își au sălaș *piciorongul* și *ciocîntorul*, iar lîngă Gura Portiței — *egretele mari* și *stîrcii*.

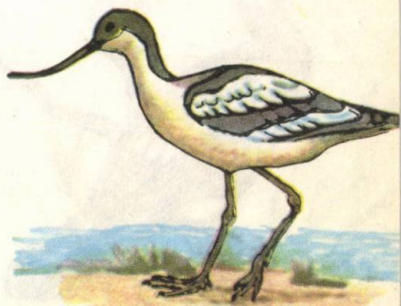
În afara acestor rezervații naturale mari, cărora li s-a adăugat de curînd lacul Uzlina și zona înconjurătoare (cu numeroase colonii mixte de păsări), mai sînt ocrotite așa-numitele zone de popas sau refugiu, unde cuibăresc păsările migratoare. Suprafața lor: 8.000 ha. Prima rezervație naturală creată în Deltă, în 1940, este *Pădurea Letea*, alăturată astăzi celei mai noi, de la Roșca-Buhaiova. Suprafața: 700



5. Gîscă cu pieptul roșu



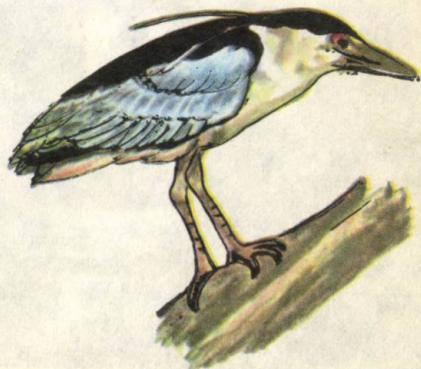
6. Stîrc roșu



7. Ciocîntor



8. Egretă mică



9. Stîrc de noapte

10. Șoim dunărean



11. Cormoran mare

ha. Sint, de fapt, mai multe păduri, cea mai întinsă fiind *Hasmacul Mare* (10 km lungime); mai sint și alte fișii mai mici *Grădina lui Omar*, *Tirila Popii*, *Șchiopul*, *Crușina* ș.a. Originea mediteraneană a vegetației a fost pusă pe seama migrației păsărilor, care ar fi adus aici semințe de pe alte meleaguri. În orice caz, *Pădurea Letea*, în ansamblul ei, constituie o curiozitate a naturii. Se întâlnesc aici *plopul alb*, înalt de 25 m, *salcia albă*, *râchita*, *stejarul*, *stejarul brumăriu*, *frasinul pufos*, *plopul negru* și *plopul tremurător*, *măceșul* și *păducelul*. Dar farmecul ei îl dau plantele agățătoare, lungi de 20—30 metri, cum sint *vița sălbatică*, *hameiul*, *ledera* și *periploca*. Dintre păsări întâlnim *ciocănitoarea pestriță*, *ciocănitoarea verde*, *șoimul rîndunelelor*, *gaița*, *vulturul codalb*, cu un cuib cît roata carului, *vinderelul*, *corbul* și *bufnița*. *Iepurele*, *vulpea*, *viezurele*, *jderul* și *mistrețul* au găsit, de asemenea, aici un loc prielnic.

Din păcate — nu știm cu a cui aprobare — tot aici au găsit „loc prielnic” de pășunat și vitele multor localnici, care distrug ar-



12. Călifar alb



13. Corcodel mare

boretul și cuiburile de păsări. Dar nu numai în *Letea*, ci în toate rezervațiile amintite mai sus, se petrec — din păcate — fapte pe care legea le sancționează sever. Dar cine s-o aplice?

DUNAREA, spațiul unor călătorii de neuitat

I.T.H.R. București

este organizatorul vacanțelor dumneavoastră pe fluviu prin agențiile sale de turism.

Din mai pînă în octombrie, **croaziere pe Dunăre** prin I.T.H.R. București



**Alți amfitrioni
ai voiajurilor
dunărene :**

**O.J.T. GIURGIU,
O.J.T. BRĂILA,**

**Pe canalul
Dunăre - Marea Neagră
vă invită
O.N.T. LITORAL**

**În Delta Dunării, cu
O.N.T. LITORAL
O.J.T. TULCEA**

PESCĂRUȘ ALBASTRU

Furtună de albastru. Din nemărginire se naște pescărușul, copil ne-nfrînt al maicii mării. Se înalță și acoperă cerul, scriind un cîntec neștiut de nimeni. Și mă întreb de nu sînt ale mele cuvintele purtate în înalturi de un suflet cu aripi tandre...

Închid ochii și încep să caut undeva, cîndva. Mă găsesc pe țărmul mării, la amiază, trup arămind în nisip fierbinte, suflet beat de sunete și culori, în dor de nemărginire.

Ridic privirea. Pe cerul senin zboară pescărușii, desenînd în aer chipul tău. Gîndul îmi descoperă sufletul, cel adevărat, altul decît mi-l știam. Era, poate, turnat în forme străine. Azi înțeleg că preaplinul ți-l datorez, îți aparține și se va revărsa numai și numai în tine...

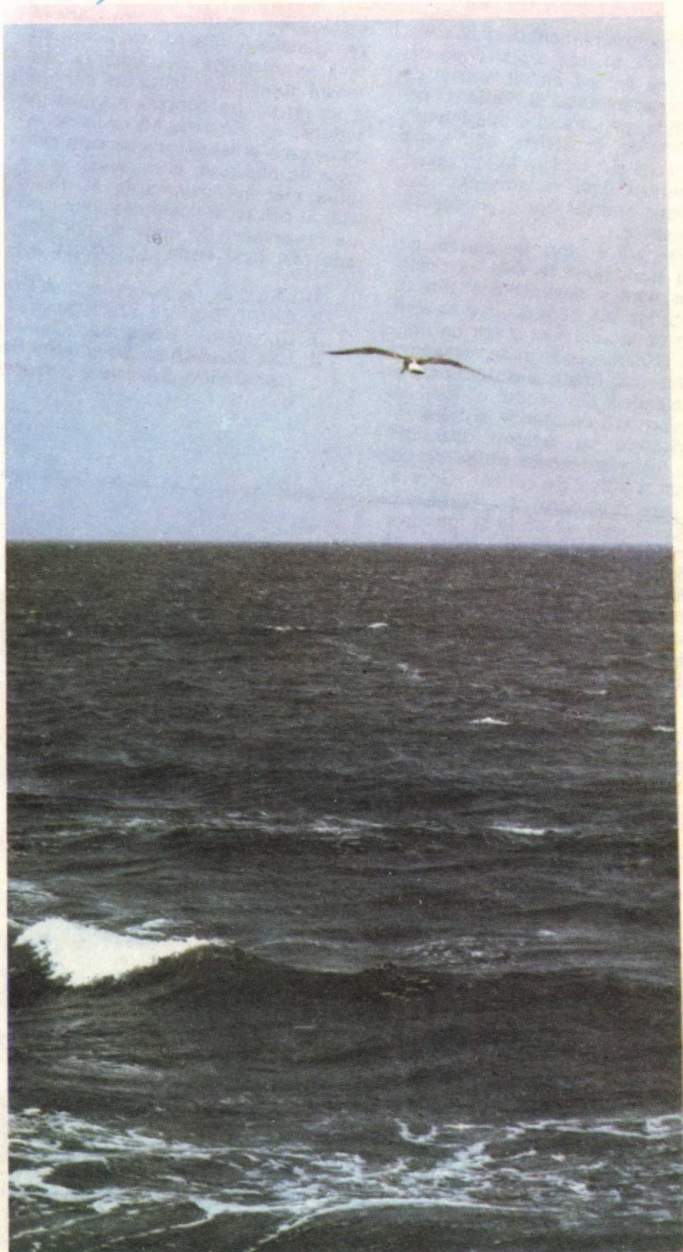
E ceasul amurgului, cerul e luminat de ochii tăi - stele. Adorm și visez, vis în vis, că noi doi ne vom întîlni altundeva, altcîndva, într-una și aceeași pasăre. Tu ești într-o aripă, eu în cealaltă, pentru ca unindu-se să naștem zborul. Zborul zbatere spre larg, zborul încercare, zborul împlinire sau zborul renunțare.

Mă trezesc cu trupul istovit, dar cu mîinile întinse, pregătite parcă să atingă catargul. Precum un arheolog, încep să sap cu unghiile în nisip. Răsare soarele și eu sap cu îndrăjire, așteptîndu-mi răsplata. Mă zvîrcolesc în groapa-groapă și-mi chem iubirea. Într-un tîrziu descopăr, subțiri și albe, oasele pescărușilor doborîți de furtună, redate țărmului de marea care nu vrea să le fie mormînt, marea care ar accepta jertfa păsărilor numai dacă aceasta ar coborî din iubire.

Iubește marea - apele tale de munte trec prin Deltă și pînă la urmă acolo ajung! Iubește marea și fluviile ei! Marea-i coborîtă din munții tăi!

Nu mai pescărușul și visarea mi-au vorbit așa! Citesc în aripi albastre și norii îi am căpătîi.

VALENTIN HOSSU-LONGIN



DUNĂREA

ÎN PÎNZELE PICTOPILOR

Cînd pictorii romantici și-au părăsit atelierele să facă studii după natură, ochii lor au întîlnit înaintea de toate cerul, pădurea și riurile. O natură știută, pe care ei o imaginaseră de atîtea ori în atelier, alta totuși decît aceea din tablourile lor, inventată pentru uzul personajelor sau cu funcție teatrală, loc al desfășurării acțiunilor.

Dintre atîtea stări ale naturii, cerul cu transfigurările sale i-a copleșit, iar norii - nestatornicii nori cu puterea lor fabulatoare - au devenit obiect de studiu. Cerul era un continent al miracolelor unde romanticii sosiseră mai tîrziu. Înaintea lor, pictorii olandezi din veacul al XVII-lea îl exploraseră cu atenție și folos și-l descrieseră cu realism. Dar oricum, mai rămăseseră atîtea de cunoscut și atîtea de cucerit. Constable, care considera că „treaba pictorului nu este să se ia la întrecere cu natura”, recomandă totuși „să se fixeze cerul”, adică să se facă studii de nori, la fel de necesare cît și cele anatomice. Astfel, cerul cu seninătățile și dramele lui va cunoaște pe pînze o nouă perioadă de glorie.

Curiozitatea și neliniștea romantică era firesc să facă din Dunăre un personaj al graficii și picturii din secolul al XIX-lea. Fluviul era o coloană vertebrală a Europei călătore, apele lui purtînd pasageri și mărfuri de-a lungul unui peisaj nicio-dată același: puste - pe care ochii se plictisesc - alternează cu pasaje dramatice, traversate de emoții (Porțile de Fier); maluri înalte, lutoase, stau față în față cu tîrmuri joase, animate de o viață pitorească de cîmpie. O călătorie de o zi sau două și înfățișarea așezărilor riverane se schimbă, adevărind descrierile din memorialele de călătorie că Europa are mai multe fețe.

Primii care se interesează de Dunăre ca peisaj și spectacol uman în același timp sînt pictorii călători din secolul al XIX-lea, portrețiști rătăcitori și autori de albume documentare. Ei vor face din fluviu un personaj pitoresc, descriindu-i viața. Privind imaginile realizate de doi dintre aceștia - Carol Popp de Szathmáry (1812-1888) și Amedeo Preziosi (1816-1882) - vom observa cîteva trăsături comune: preferința către priveliștile panoramice în maniera

veduțiilor venețieni (Luca Carlevaris, Canaletto, Guardi etc.) care îmbină veridicitatea descrierii cu frumosul topografic. În acest caz unghiul de privire conferă originalitate viziunii, iar alegerea lui aparține întotdeauna artistului. După cum este ușor de observat, acest unghi se va situa mai întotdeauna la al doilea etaj al privirii, la înălțimea unui turn de observație, de unde se pot descrie mai bine liniile geometrice ale

peisajului și se pot controla mișcările. Scenele, în cele mai multe cazuri, sînt lucrate de artist în intenția de a le plasa în suita caleidoscopică de imagini a unui viitor album, care va vorbi de o țară sau de o zonă geografică.

Acuarelistul maltez Amedeo Preziosi, stabilit la Constantinopol, vine pentru prima oară în România în 1868, însoțind un grup de personalități într-o călătorie pe Dunăre și în

1. Nicolae Grigorescu: „La Dunăre“
2. Carol Popp de Szathmáry: „Dunărea la Brăila“
3. Constantin Găvenea: „Cetatea Heracleea“
4. I. Al. Boanchis: „În liniștea Deltei“
5. Constantin Găvenea: „Înserare în Delta“



1



2



3



4



5

zonă. Peste un an, în 1869, face o călătorie documentară de la Giurgiu, până la Virciorova. În viziunea sa Dunărea e un fluviu pitoresc, un fluviu al corăbiilor cu pînze și al porturilor mici, cu țărmuri populate de oameni. („Dunărea la Turnu Severin“, „Pe Dunăre la Sadova“, „Spre Virciorova“), un fluviu pașnic, puțin leneș, dintr-o țară îndepărtată.

Cam în aceeași perioadă, Carol Popp de Szathmáry face dese popasuri în porturile dunărene (Brăila, Galați, Sulina), iar rodul acestor călătorii documentare sînt numeroase acuarele (de fapt o combinație de creion și acuarelă). Viziunea sa nu diferă prea mult de aceea a lui Preziosi (cromatică lui Szathmáry e totuși mai vie): aceeași privire panoramică cuprinde țărmuri și corăbii, același orizont căzut împarte spațiul imaginii aproape în mod egal între cer și ape. Priveliști plăcute întru totul. S-a spus că Szathmáry a fost influențat de Turner. Posibil. Numai că la artistul român atmosfera (mai ales cerul noros) nu atinge dramatismul din peisajele marine ale pictorului englez.

Szathmáry, dar și Nicolae Grigorescu și G.D. Mirea, vor cunoaște în 1877 o Dunăre mai agitată, scenă a Războiului de Independență. Crochiurile și acuarelele vorbesc despre spectaculoasele poduri de vase (Szathmáry), de îmbarcarea trupeilor române la Corabia ori de capul de pod de la Nicopole (Grigorescu), de scurtele lupte navale (G.D. Mirea). Un frumos țărm dunărean, dens cromatic, a pictat și Grigorescu. El poate fi văzut la casa memorială a pictorului de la Cîmpina.

Odată cu triumful impresionismului, după experiența de la Argenteuil a lui Monet, care plutind într-o barcă observa și nota efectele luminii în undele Senei - **motivul apei** a cîștigat o imensă popularitate printre pictori. În pictura noastră s-a petrecut un fenomen interesant: nu apele interioare au cucerit pe artiști, ci localitățile solare de pe țărmul Mării Negre (Balcicul, Mangalia etc.). În această concurență pentru cucerirea tonurilor rare și al jocului fluid al luminii, Dunărea a pierdut prioritatea. Doar cîțiva artiști i-au rămas credincioși: Dărăscu și mai apoi Bunesco, Mîntzer etc. Ei au explorat posibilitățile cromatice ale Deltei și mai ales priveliștile micilor porturi pescărești și cherhanale, inventînd spectaculoase puneri în pagină, unde mahunele devin personaje principale.

Dar spre Dunăre s-au îndreptat, cel puțin o dată, numeroși pictori. Unii i-au închinat verile (ca Alexandru Boanchiș) iar alții chiar viața, ca excelentul acvarelist Constantin Găvenea, ultimul monograf al Dunării alături de pictorul Știrbu.

CORNEL BOZBICI

Vizitatori zburători

A XVI-a Conferință Europeană a Consiliului Internațional pentru protecția păsărilor a debătut, printre altele, teme legate de ploile acide în Europa și efectul negativ al acestora asupra habitatelor populate de păsări, efectele pe care le are turismul și ieșirile pentru recreere asupra mediului înconjurător în general și a zonelor preferate de păsări, migrația păsărilor și problemele negative determinate de acestea de vinătoarea abuzivă și de braconaj, necesitatea imperioasă a ocrotirii păsărilor în perioadele de migrație, ca obligativitate a tu-

mână, care se ocupă cu problema ocrotirii păsărilor migratoare și a habitatelor importante din Europa și Africa. Pentru a se înțelege de ce le găsim concentrate în anumite zone în diferite perioade din an este redată în culori harta fizică a Europei și Africii, peste care sînt trasate cu roșu principalele drumuri de migrație, indicîndu-se, alături, prin semne convenționale locurile de popas și hrană în perioada migrației. În afară de hartă sînt reprezentate 17 specii de păsări migratoare în ochiuri de biotopi preferați, caracteristici. Frumuse-

zentate organizațiile internaționale care sînt preocupate de protecția păsărilor migratoare și în general a păsărilor. Între altele, se arată - pe lîngă un scurt istoric al inelării - importanța pe care o prezintă „inelele zburătoare” în contextul cunoașterii drumurilor de migrație, a vitezei de zbor, a longevității păsărilor, a zonelor preferate de acestea. În țara noastră de inelarea păsărilor se preocupă Centrula Ornitologică Română, sprijinită de o rețea de ornitologi profesioniști și amatori, indicîndu-se faptul că atunci cînd cineva găsește o pasăre inelată sau numai un inel să transmită la COR, Bulevardul Ion Ionescu de la Brad nr. 6, București (tel. 33 58 50) toate datele ce se află înscrise pe respectivul inel. Printr-o astfel de trimitere se aduce științei ornitologice un aport inimaginabil, deoarece aceste regăsiri de inele sînt extrem de rare. Țara noastră fiind locul de întâlnire a cinci drumuri de migrație, ce aduc păsări din toate direcțiile Europei și chiar din vestul Asiei, Delta Dunării reprezintă o răscruce a acestora. Delta noastră, ca și litoralul Mării Negre, găzduiește în timpul iernii sute de mii de păsări aparținînd speciilor de rațe și gîște sălbatice. De remarcă este gîsca polară cu gît roșu (*Branta ruficollis*), care este o specie rară, la noi iernînd peste jumătate din numărul celor ce clocesc în nordul Asiei. Prin ocrotirea zonelor umede, populate de păsări, se crează posibilitatea reproducerii a zeci de specii de păsări, care fac parte din rezervele de hrană naturale, ele fiind subiect de vînătoare în perioadele permise.

Menționăm și faptul că țara noastră a fost printre membrele fondatoare ale Consiliului Internațional de Cinegetică, care la rîndul său este preocupat în aceeași măsură de protecția păsărilor în perioadele de clocit și migrație. Viitoarea reuniune a CIPO se va desfășura la Istanbul în 1989.

Frumoasa realizare în limba română a acestui afiș a fost sprijinită de dr. Victor Ciochia, Muzeul județean Brașov și Întreprinderea Poligrafică Brașov.

P.M. BĂCANU



turor țărilor din Europa și Africa unde ierneză milioane de păsări. Interesează în mod deosebit principalele drumuri pe care le urmează păsările în timpul migrației de la locul de origine pînă la cel de iernat, unde vor cloci și scoate pui. Speciile din desenele afișului se întîlnesc în Delta Dunării iar unele chiar în restul țării.

„Vizitatori zburători” - acesta este titlul afișului publicat în limba română de către Consiliul Internațional pentru Protecția Păsărilor - Secția Ro-

tea acestui afiș îndeamnă pe cei care-l văd să-și reamintească de minunatele clipe pe care le oferă în natură păsările prin cîntecul lor, mișcarea lor, aportul pe care-l aduc omului ca auxiliari, prin cantitățile enorme de insecte, șoareci și alți dăunători cu care se hrănesc. Afișul are tipărit pe verso problematicile internaționale referitoare la producția păsărilor, a zonelor preferate de acestea și mai ales a celor umede, între care este inclusă și Delta Dunării. Mai sînt pre-



CĂLĂRAȘI- o poartă spre natură

- O croazieră pe Dunăre cu un dejun pescăresc la Chiciu și un memento bizantino-roman în cetatea de pe ostrovul Păcuilui Soare - îmi spunea Ștefan Comșa, directorul O.J.T. Călărași - este una dintre plimbările preferate ale călărășenilor și oaspeților lor. O alta, tot atât de plăcută, este cea făcută în bălțile din jurul Călărașului. Ținte de predilecție pentru fiecare sfârșit de săptămână sînt plajele amenajate în jurul orașului. Natura este pentru noi, călărășenii, un aliat în lupta cu poluarea.

Priviți, de pildă, orașul. Căsele moderne sînt separate prin forța lucrurilor de natură. La noi, locuințele, clădirile publice, oricît de moderne, oricît de înalte ar fi, fac parte din natură. Balcoanele, birourile, prăvăliile sînt aici pline de flori. Parcul Dumbrava, cu celebra sa grădină zoologică, ocupă o bună parte a teritoriului orașului nostru. Într-un sat din Bărăgan, acest lucru ar părea mai firesc. Casele sînt mai mici, mai lipite, parcă născute din pămînt. Vegetația este mai abundentă, mai sălbatică, mai aproape. Și totuși, țăranii Bărăganului - mulți dintre ei deveniți azi muncitori, tehnicieni și ingineri în fabricile și combinatele Călărașului - au exacerbat legătura lor cu natura. Simțul lor artistic a preluat sugestiile ei, numai de ei știute și înțelese, și le-a introdus ca elemente estetice ale spațiului lor vital. Obiectele și uneltele pe care le folosesc în fiecare zi sînt copii stilizate ale naturii. Stilpii de susținere ai gardului sînt bine înfițiți. Să prindă rădăcini. Asemenea copacului tînr din scoarța căruia au fost scoși. De la poartă pînă la lingură, de la lada de zestre pînă la ornamentele odăilor, de la farfurie pînă la scoarța pe care calcă, de la pernă pînă la ie, totul poartă amprenta naturii. Ei bine, un asemenea om, un asemenea artist, este firesc să transmită sentimentul

lui adînc. Și oricine, cînd descoperă această patimă pentru frumos, în general, pentru frumusețea naturii în special, se simte mai legat de natură, de oameni, de locuri. Iar călărășenii nu pot face excepție.

Copiii din Călărași își petrec orele de zoologie în luncă sau în baltă. Nu de puține ori pășesc pe puntea hidrobulului „Tomis” și măsoară în lung și în lat Dunărea, spre a se convinge, iar și iar, că cetatea de la Vicina și canalul Dunăre-Marea Neagră și Dunăre-București sînt două capete ale istoriei locului, care, legate împreună, explică rostul vieții lor pe acest meleag. „Bărăganul din avion” - este ora lor preferată de geografie. La limba română cercetează căsele memoriale din județ. Lecțiile practice de economie politică au loc pe fostul tărîm al ciulinilor, umanizat de verticalele industriei și orizontalele asfaltate ce le unesc... Cele mai multe dintre programele O.J.T.ului Călărași sînt cumpărate de școlari. A devenit o tradiție ca ei, cei ce vor avea în puterea minții și mîinilor lor aceste meleaguri, să le cunoască foarte bine și să știe, încă de acum, de pe băncile școlii, ce vor mai avea de făcut pentru a le îmbogăți și înfrumuseța.



LUMINIȚA DOJA



Trasee în Delta Dunării

Cu variații de program impuse de durată excursiei și nivelul apei pe unele canale, itinerarele turistice ale Deltei folosesc, în general, câteva dintre cele mai interesante căi de apă:

• Tulcea — Brațul Sf. Gheorghe — canalul Ivan-
cea — lacurile Roșu, Roșuleț — Sulina — Crișan
— lacul Matia — canalul Lopatna — Mila 23 —
Maliuc — Tulcea.

• Tulcea — canalul Litcov (unul dintre cele mai
lungi din Delta, de 45 km) — lacurile Roșu — Ro-
șuleț — Sulina — Tulcea.

• Tulcea — brațul Sf. Gheorghe (pină la km 54)
— canalul Dunavăț — lacul Razim — Tulcea.

• Tulcea — brațul Sf. Gheorghe (pină la km 45)
— canalul Dranov — lacul Razim — Tulcea

• Tulcea — Maliuc — Crișan — Mila 23 — canalul
Sontea — canalul Sireasa — Mila 36.



AMBARCAȚIUNILE de care avem nevoie



Peste 1500 de specialiști mun-
cesc, de decenii, sub semnul
modernității, competitivității și
eficienței economice maxime în
**Institutul de cercetări științifice
și de inginerie tehnologică pen-
tru nave (ICEPRONAV)**. Își are
sediul la Galați, pe malul stîng al
Dunării, chiar în spatele impună-
torului Palat al navigației. Aflînd
că institutul are, în ultima vreme,
preocupări intense și pentru rea-
lizarea unor ambarcațiuni desti-

nate turismului pe apă, l-am ru-
gat pe ing. **Lucian Aburel**, omul
care din 1975 se află la cîrma in-
stitutului, să ne ofere informațiile
demonstrative de interes pentru iubitorii
călătoriilor pe ape.

— Este adevărat, am inaugurat
un program special pentru lansa-
rea în construcție a unor nave
pentru sport, turism și agrement
nautic. Apariția lui se datorează
mai ales unei acute necesități
sociale. Gîndiți-vă ce domeniu

navigabil are țara noastră! Nu-
meroase riuri interioare, zeci și
zeci de lacuri întinse, Dunărea,
Delta, Marea Neagră. Dar în
ciuda condițiilor propice, turis-
mul nautic este slab dezvoltat la
noi. De ce? — ne-am întrebat.
Pentru că nimeni nu construiește
nave mici — în afară de ceva
bărce cu rame pentru micile de-
barcadere citadine. Mulți, foarte
mulți își construiesc artizanal,
cum se pricep, felurite șalupe,
veliere sau alte ambarcațiuni.
Avem o flotă oceanică și naviga-
tori de prima mîna, dar n-avem
încă o mare regată românească
— condiție strict necesară pentru
a ne putea permite marșuri de
lungă durată pe Oceanul Plane-
tar, participări la marile competi-
ții nautice; sînt țări fără ieșire la
mare care au un turism nautic
superior. Cum se explică o ase-
menea situație? Nu construim
nave și ambarcațiuni pentru tu-
rism! Deși fărîm nave ultramo-
derne, de peste 160.000 tdw, to-
tuși încă nu s-au făcut, la noi,
cercetări și proiecte pentru turis-
mul nautic. În alte țări — iată, de
pildă, Polonia — spre acest do-
meniu s-a canalizat mai demult
atenția specialiștilor; azi, Polonia
exportă masiv ambarcațiuni mici,
de la cele de tipul „Cadet” pină
la iahturile de 20 t; în U.R.S.S.
plutesc mii de iahturi poloneze.
Pe piața mondială există o mare
cerere de nave destinate sportu-



P95



lui, turismului și agrementului pe apă. Imediat ce am expus la Tîrgul Internațional București proiectele unor iahturi, am și pri-

mit solicitări din S.U.A., Canada, Franța.

— Dați-ne cîteva amănunte despre acest nou program al ICEPRONAV.

— Mai întîi țin să spun că s-a constituit în institut un colectiv interdisciplinar — format din specialiști în cercetare, proiectare, design — alcătuit din 12 oameni, care sînt ei înșiși pasionați de navigație și turism nautic. Deci, totul a pornit nu de la o sarcină de serviciu, ci de la pasiune, entuziasm, ambiție. Pentru că, sînt convins, putem înfăptui și în acest domeniu lucruri remarcabile. Cuvîntul de ordine al colectivului a fost: „tot ce vom face să fie rod al gîndirii noastre, la cel mai înalt nivel de competitivitate mondială”. Și am pornit la treabă. În scurt timp, programul, avînd ca temă „studiul și proiectarea ambarcațiunilor și navelor de turism și agrement”, a dat primele roade. S-au definitivat studii și proiecte pentru planșe surfing, pentru șalupele din fibră de sticlă „Delta 650”, „Delta 770”, „Delta 470”, pentru hidrobuzul destinat transportării turiștilor — în trei variante — cu o capacitate de 50 locuri (și el construit din fibră de sticlă), pentru iahturi cu pînze de diferite mărimi și pentru nave de competiție, turism sau agrement nautic de pînă la 12 m lungime. Se lucrează acum la proiectul tehnic pentru o navă-pasager destinată turismului, cu o capacitate de 500 de locuri, mai mare decît nava de tip catamaran „Steaua de mare”, care circula deja pe litoral, în croaziere de cabotaj și care duce la bord 200 de turiști.

— Ce nave s-au construit pînă acum pe baza proiectelor realizate la ICEPRONAV?

— La Tulcea s-au construit cîte un exemplar din șalupele „Delta 650” și „Delta 770”, precum și trei hidrobuze de 50 de locuri. Revista „România pitorească” a scris, dealtfel, despre lansarea lor la apă. Hidrobuzele se comportă excelent — intră cu turiști pe cele mai mici canale din Delta, sînt confortabile, fiabile, au consum redus de combustibil, sînt foarte apreciate de pasageri. S-au construit de asemenea, cinci șalupe din mase plastice armate cu fibre de sticlă, echipate cu motor Dacia 1.300 și cu propulsie de jet, capacitate cinci persoane, destinate apelor foarte puțin adînci. De curînd a fost lansat la apă „Pînzar 560” — un velier în două variante pentru agrement și competiție; cu el se poate naviga pe toate lacurile țării, pe Dunăre, în Delta sau pe mare. Este un iaht de 5,6 m lun-

gime, lat de 2,4 m, construit din fibră de sticlă. La catarg are atașată, pe lîngă vele, o „aripă de avion” orientabilă, care mărește enorm portanța și stabilitatea în vînt a ambarcațiunii. Este o soluție originală concepută de cercetătorii noștri.

— Și cît va costa o asemenea minunăție, pe care și-ar dori-o orice amator de turism pe ape?

— În jur de 30.000 lei — un preț modic, accesibil, în comparație cu costul unor nave de aceeași categorie produse în lume.

— Tovarășe director, sînt convins că toate cercetările, studiile și proiectele făcute nu sînt pentru sertar sau pentru viitorul îndepărtat. Știut este că ceea ce s-a construit pînă acum, din programul pomenit, a fost realizat prin strădanția directă a cîtorva entuziaști de la ICEPRONAV. Toate proiectele ar trebui puse în lucru la șantierul naval, toate aceste ambarcațiuni ar trebui să se găsească în magazine, pentru a fi cumpărate de organizatorii de turism și agrement, de cluburi și asociații sportive, de toți iubitorii de călătorii pe ape. Cine sînt beneficiarii strădaniilor din acest domeniu ale specialiștilor de la ICEPRONAV?

— Trebuie să spunem lucrurilor pe nume: noi oferim proiectele tehnice pentru realizarea a zeci de nave de sport, turism și agrement nautic. Dar punerea lor în fabricație nu poate fi făcută decît dacă există comenzi suficiente pentru ele. Cine le poate comanda? Marii organizatori de turism — Ministerul Turismului, Biroul de Turism pentru Tineret, U.G.S.R., asociațiile și cluburile sportive, consiliile populare. Proiectul hidrobuzului de agrement de 50 de locuri a fost pus în fabricație și construit în trei exemplare de o întreprindere tulceană de inițiativă, din afara sferei turismului, și care în prezent le închiriază O.J.T.-ului Tulcea pentru transportul turiștilor!

— Poate că ICEPRONAV ar trebui să facă o largă popularizare a acestui program, susținut și de Centrala Industrială Navală. De asemenea, prin întreprinderi în al căror profil de fabricație intră aceste tipuri de ambarcațiuni, să se treacă neîntîrziat la asimilarea în producția de serie a navelor pentru susținerea activităților de turism, sport și agrement nautic, așteptate în țara noastră de foarte mulți. Dar, iată, îmi spuneți că și la export se cer astfel de produse ale industriei navale românești. Să sperăm că vom avea, în curînd, și alte vești bune.

ION PREDĂ

Cunoașterea Dunării poate începe (și) de la Galați

- Vă rugăm, tovarășe Grigore Petrescu, șef al Oficiului Județean de turism Galați, să prezentați programele turistice organizate pe Dunăre.

- Sintem mândri că putem oferi turistului dornic de cunoaștere un program pe care l-am numit „Itinerar cultural gălățean”. El începe de pe malul Dunării, de la Palatul navigației și din apropierea celorlalte dotări portuare - multe din ele înfăptuite de celebrul inginer Anghel Saligny încă din anii 1870. Tot pe malul fluviului se poate vizita biserica-fortăreață „Precista”, monument de arhitectură feudală, ridicat în timpul lui Ștefan cel Mare și refăcut pe vremea lui Vasile Lupu. Pe acest itinerar se pot vedea, apoi, obiective istorice sau culturale de mare interes pentru toți românii: Muzeul de artă contemporană - de curind reorganizat într-o clădire impozantă, aflată într-un parc splendid; Casa pircălabului Cuza și mormintul mamei primului domnitor al României moderne; noul Muzeu de istorie, amplasat într-o clădire monumentală, lângă care se află catedrala grecească; faleza de pe malul Dunării, cu interesanta expoziție de sculpturi monumentale în metal - o podoabă edilitară cum nu are nici un alt oraș dunărean; universitatea, teatrul, turnul de televiziune, prima școală din Galați (înființată pe la 1600 și unde se învăța în limba greacă), noile cartiere ale orașului, biblioteca „V.A. Urechia”, statuile lui Mihai Eminescu și Costache Negri - iată doar câteva repere gălățene în care grupurile de turiști află o mulțime de informații despre trecutul și prezentul acestei mari și vechi așezări românești. Și, de obicei, circuitul unui asemenea tur al orașului se încheie tot la Dunăre, cu îmbarcarea pe una din navele noastre...

- Care ar fi excursiile ce se pot face pe Dunăre, de la Galați?

- Cea mai solicitată este călătoria de agrement la bordul navei cu zbaturi „Tudor Vladimirescu”, una dintre cele mai vechi de acest gen din Europa; nava, având o capacitate de 250 de locuri, este elegantă și oferă condiții excelente de voiaj în cele trei mari saloane ale sale. „Tudor Vladimirescu” face voiajuri de două ore, de la Galați la Reni, sau, de șapte ore, până spre Insula Mare a Brăilei și popasul turistic de la Corotisca, unde se poate

cina. În timpul călătoriei, pe navă se organizează jocuri distractive, tombola, concursuri „Cine știe câștigă”, partide de dans, audii muzicale și felurite alte forme de agrement. Multe grupuri de turiști, după ce au navigat pe fluviu, posesesc pentru cină în pădurea Giroboavele - un loc de mare liniște și frumusețe, situat la 15 km de Dunăre, lângă Galați. Aici funcționează un complex turistic original, unde se poate petrece chiar și o întreagă vacanță. Cazarea se face în vile de lux sau de confort I, dotate cu mobilier stil și cu toate cele necesare confortului modern - cu apartamente (sufragerie, dormitoare, bucătărie) sau camere de un pat sau două; în preajma vilelor se află restaurante, baruri, o piscină cu apă caldă, un parc zoo, terenuri de sport. Aici găzduim noi, pentru oaspeții Galațiului sau cei veniți de pretutindeni, „serile horincene” - mese cu bucate alese din gastronomia locală și vinuri din podgoriile Nicorești sau Dealul Bujorului, la care se prezintă cintece și dansuri de la Horincea, o tradițională și originală zonă etnografică... Dar să revenim la excursiile pe Dunăre; la Brăila, Tulcea, Maliuc, Crișan, Sulina sau Sfintu Gheorghe se ajunge cu nave rapide de 60 de locuri sau cu nave clasice; spre aceste localități sint organizate excursii de o zi, două sau trei - după cum dorește grupul de turiști; pe aceleași itinerare se poate

călători și cu nave mai mari, de 150 sau 300 de locuri. Interesant este că excursiile noastre nautice au „prins” în lumea cluburilor și cercurilor de turism din țară, prin invitațiile clubului gălățean „DANUBIUS”, patronat de OJT-ul nostru. La reuniunile organizate de „Danubius” vin zeci de cercuri și cluburi de turism. Astfel, iubitorii de natură cunosc îndeaproape împărăția marelui fluviu și urcă, apoi, și pe cărările munților Măcin. Deci an de an oferim un program bogat: călătorii pe Dunăre, sejur în Delta, excursii în munții Măcin, atât de puțin cunoscuți de montaniarzi. Tot mai frecvente sint cererile pentru excursii pe Dunăre și din partea unor mari grupuri de oameni din toată țara - numărul oaspeților se ridică la peste 1.500 pe lună - care vor să petreacă zile pline de bucurie, cu diferite prilejuri: întâlnirea unor generații de absolvenți ai facultăților sau liceelor, excursii ale unor colective muncitorești, reuniuni tovarășești, întâlniri ale unor mari familii, expediții școlare de studiere a Dunării sau Deltei, călătorii pe fluviu organizate special pentru pensionari... Cunoașterea Dunării poate începe (și) de la Galați. Noi, o repet, ne vom strădui să facem din această cunoaștere, pentru oaspeții noștri, obiectul unor vacanțe de neuitat!

ION PREDĂ



BIBLIOTECA „ASTRA”
SIBIU

De 800 de ori FRUMOS

Trei fabrici
românești
de prestigiu
MIRAJ
din București,
NIVEA
din Brașov și
FARMEC
din Cluj-Napoca
realizează,
pentru frumusețea
dumneavoastră,
peste 800
de produse
cosmetice
și parfumerie
(deodorante,
creme,
ape de toaletă,
parfumuri,
șamponuri,
paste de ras etc)



O firmă renumită vă stă la dispoziție
**CENTRALA INDUSTRIALĂ DE MEDICAMENTE
ȘI PRODUSE COSMETICE**

București — Bulevardul Chimistilor nr. 50, Telex 11 84 96

centrala industrială de medicamente și cosmetice



Întreprinderea de Medicamente „TERAPIA” din Cluj-Napoca, una din cele mai importante unități de profil din România, realizează o gamă variată de produse pentru uz uman și veterinar.

- **GLUTETIMID** — sedativ în doze mici, hipnotic în doze mari.
- **PIRITINOL** — agent neurodinamic, intensifică starea de veghe și ameliorează epuizarea nervoasă.
- **AMITRIPTILINĂ** — antidepresiv cu efecte sedative asupra agitației anxioase și a celei psihomotorii.
- **NORTRIPTILINĂ** — antidepresiv cu spectru larg.



Frumusețe
dobândită prin.



PELL-AMAR

Produsele Pell-Amar — formula 2, realizate pe baza unui complex natural, asociază principiile active din nămolurile sapropelice, zăcămintele naturale ale lacurilor din România, cu principiile active existente în extractele vegetale.

Complexul natural conține:

- substanțe minerale;
- microelemente care au rol important în reglarea pH-ului celular, menținerea echilibrului hidric, creșterea rezistenței la agenții patogeni;
- aminoacizi care intervin în produsele de regenerare celulară și revitalizare;
- vitamine hidrosolubile, acid folic, cu rol de activare a circulației sângelui și de prevenire a diferitelor afecțiuni ale pielii;

● **Emulsie hidratantă**

Curăță fața de impurități și favorizează menținerea echilibrului hidric natural.

● **Loțiune tonică**

Special concepută pentru îngrijirea tenurilor normale și sensibile, loțiunea se aplică sub formă de comprese, timp de 10—15 minute după demachierea tenului

● **Cremă hidratantă de zi**

- pentru ten gras,
- pentru ten sensibil.

Protejează pielea împotriva factorilor atmosferici prin formarea unui film lipo-hidric. Constituie o excelentă bază de machiaj.

● **Cremă nutritivă de noapte**

Cremă hrănitoare și protectoare. Se aplică seara pe fața bine demachiată și curățată.

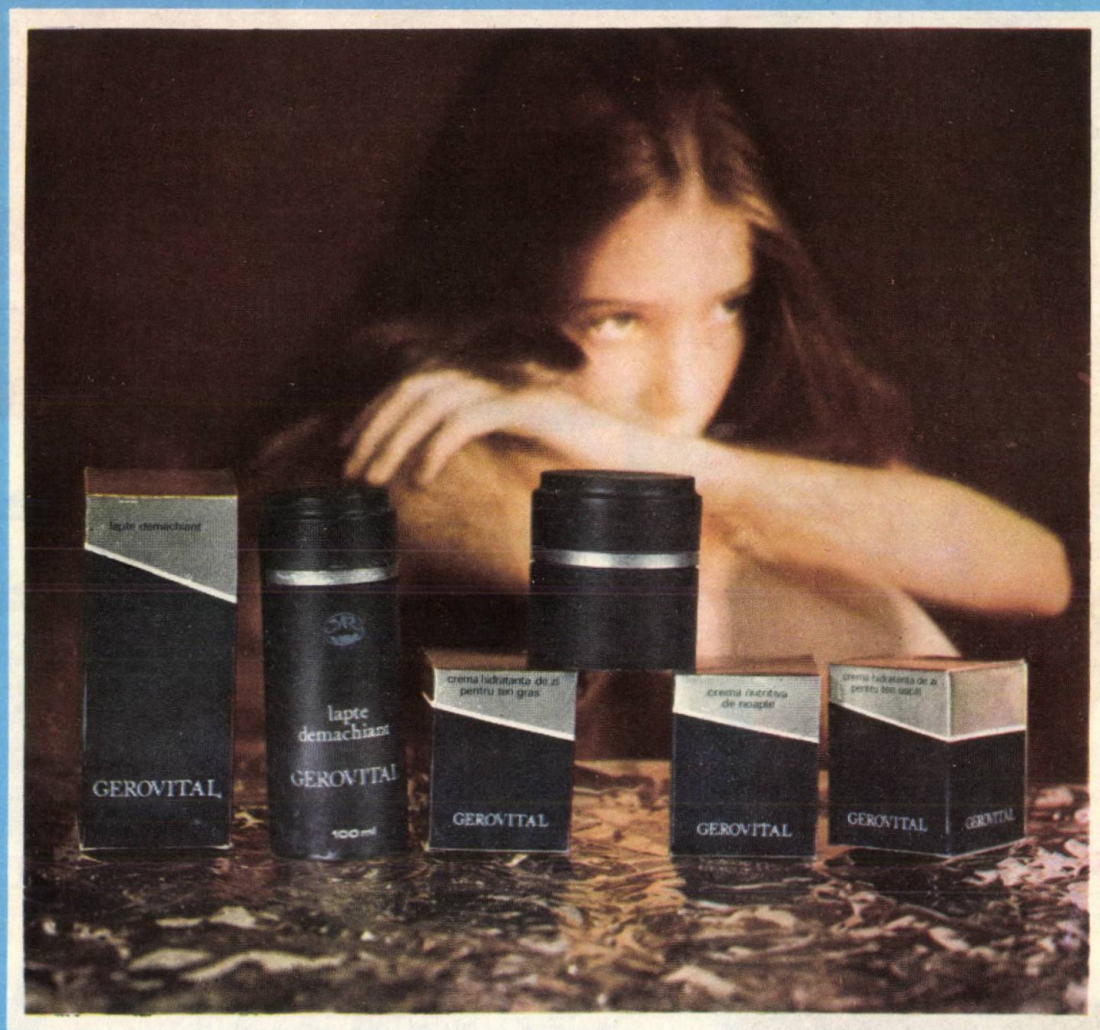
● **Cremă pentru masaj**

Are un conținut optim de substanțe grase emoliente. Redă tonusul natural al epidermei, prin masarea corpului timp de 10—15 minute.

Producător: MIRAJ — BUCUREȘTI

Exportator: CHIMICA — BUCUREȘTI — ROMÂNIA

GEROVITAL — formula 2



Linia cosmetică Gerovital, realizată într-o concepție nouă, asigură regenerarea tisulară și celulară a epidermei, prevenind îmbătrânirea acesteia

- Cremă hidratantă de zi
- Cremă emolientă pentru ochi
- Cremă nutritivă de noapte
- Cremă pentru masaj
- Loțiune capilară.

Producător I.P.C. „Miraj” București



BELLATRIX
formula 2



CENTRALA INDUSTRIALĂ DE MEDICAMENTE ȘI PRODUSE COSMETICE BUCUREȘTI

Produsele Bellatrix, formula 2, realizate pe baza unui complex natural care asociază principiile active din extracte de plante, specifice florei din România, contribuie la:

- activarea circulației sanguine periferice;
- stimularea schimburilor respiratorii cutanate, conducând la creșterea capacității de protecție a pielii;
- menținerea echilibrului hidric natural al epidermei.

● LAPTE DEMACHIANT

Curăță machiajul și impuritățile de pe ten.

● LOTIUNE TONICĂ

Se aplică după demachiere. Tonifică și îmbogățește epiderma.

● CREMĂ HIDRANTĂ DE ZI

Protejează pielea în timpul zilei, față de factorii atmosferici, evitând deshidratarea. Constituie o excelentă bază de machiaj.

● CREMĂ NUTRITIVĂ DE NOAPTE

Se recomandă pentru îngrijirea tuturor tipurilor de piele, contribuie la refacerea celulară și la refacerea aspectului natural al epidermei.

● CREMĂ EMOLIENTĂ PENTRU OCHI

Cremă hrănitoare, creată special pentru îngrijirea și protecția pielii delicate din jurul ochilor. Ridurile sînt atenuate, pielea căpătînd un aspect mai tînăr și mai neted.

● CREMĂ PENTRU MASAJ

Special realizată cu un conținut mare în substanțe grase emoliente, permite masajul corpului timp de 10 minute.



centrala industrială de medicamente și cosmetice

NOI PRODUSE TERAPEUTICE ROMÂNEȘTI

NIFEDIPIN — produs terapeutic realizat sub formă de drajeuri. Acțiune terapeutică: anti-anginos prin inhibarea pătrunderii transmembranare a ionilor de calciu în fibrele musculare coronariene și miocardice. Preparatul reduce prin acest mecanism activitatea sistemului contractil dependent de ionii de calciu, scade consumul de oxigen în miocard. Nifedipin-ul este indicat în cardiopatie ischemică cronică, profilaxia de durată a crizelor anginoase.

PENTOXIFILIN acționează asupra arteriolelor și capilarelor.

Este indicat în tulburări circulatorii periferice arteriale și venoase, organice și funcționale de natură aterosclerotică, diabetică și inflamatorie, ischemie arterială periferică acută, arterite, sindrom de ischemie periferică cronică în diferite stadii, sindrom post-trombotic, ulcere cronice ale gambelor, gangrene, degerături.

NIFEDIPINUL și **PENTOXIFILINUL** sînt realizate de întreprinderea de medicamente „TERAPIA” din Cluj-Napoca



REȚINEȚI O EMBLEMĂ: „JECO“

Marea gamă de jocuri și jucării realizate de CENTROCOOP sub emblema „JECO” este concepută să contribuie la stimularea inițiativei, a capacității de creație, a independenței de acțiune și gândire, la dezvoltarea spiritului de colectivitate.

În București, ultimele nouăți le găsiți la magazinele „RECOOP” din: B-dul Republicii nr. 80 A; Calea Moșilor nr. 135; str. 13 Decembrie nr. 26, la micromagazinul din holul Teatrului „Ion Creangă”; la magazinul „Expoart” din pasajul Victoriei — Calea Victoriei nr. 16—18 și la magazinele din str. Chiristigii nr. 4—6; B-dul Titulescu nr. 92 și str. Brezoianu nr. 29.

La cerere, jocurile pot fi expediate la domiciliu prin unitățile „Comerțul prin coletărie” sau „Cartea prin poștă”, str. Serg. Nuțu Ion nr. 8—12, sector 5, cod 76324, București. Se onorează comenzi în valoare totală de minimum 100 lei, cu plata ramburs la primirea coletului.

Sugestii privind jocurile lansate sau crearea de noi jocuri, precum și comenzi din partea unităților comerciale, se primesc la „Recoop”, str. Sf. Ștefan nr. 21, sector 2, cod. 70306, tel. 13.81.75, telex 10393.



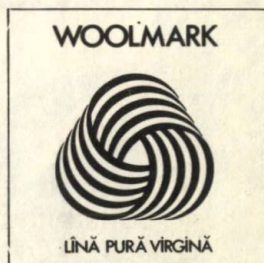


LÎNA PURĂ VIRGINĂ CALITATE ȘI DURABILITATE

Cu un aspect frumos, care se menține în timp și de foarte bună calitate, lîna pură virgină este de neînlocuit.

Numai lîna își păstrează forma și se comportă atît de bine la purtare.

Lîna pură virgină —
o investiție pentru viitor.
23 de întreprinderi specializate
din Ministerul Industriei Ușoare
realizează produse
cu însemnul
WOOLMARK



WOOLMARK
O GARANȚIE A CALITĂȚII



Pentru vacanța dumneavoastră!

SONG, TOP, IRIS, SOLO,
COSMOS, GLORIA
radioreceptoare portabile...

- Ușor și comod de purtat
 - Sensibilitate, selectivitate, audiere clară, plăcută.
- SONG, TOP, IRIS, SOLO, COSMOS, GLORIA — la alegere, un prieten bun în drumeții și excursii.
- SONG, TOP, IRIS, SOLO, COSMOS, GLORIA — în toate magazinele comerțului de stat specializate în desfacerea produselor electronice.



în concediu



CEC



nu uitați

Libretul de economii

MAGAZINUL TUTUROR OPȚIUNILOR — **VICTORIA**

Pentru a vă orienta mai bine prin aceste „50 de magazine într-un singur magazin“, vă oferim un fir al Ariadnei:



Parterul — articole electrocasnice, discuri, ceasuri, mercerie, parfumerie.

Etajul I — țesături din lână, mătase și bumbac, articole pentru sport-turism.

Etajul II — articole pentru bărbați.

Etajul III — articole pentru copii.

Etajul IV — articole pentru garderoba femeilor.

Etajul V — articole pentru menaj-sticlărie.



centrala industrială de medicamente și cosmetice

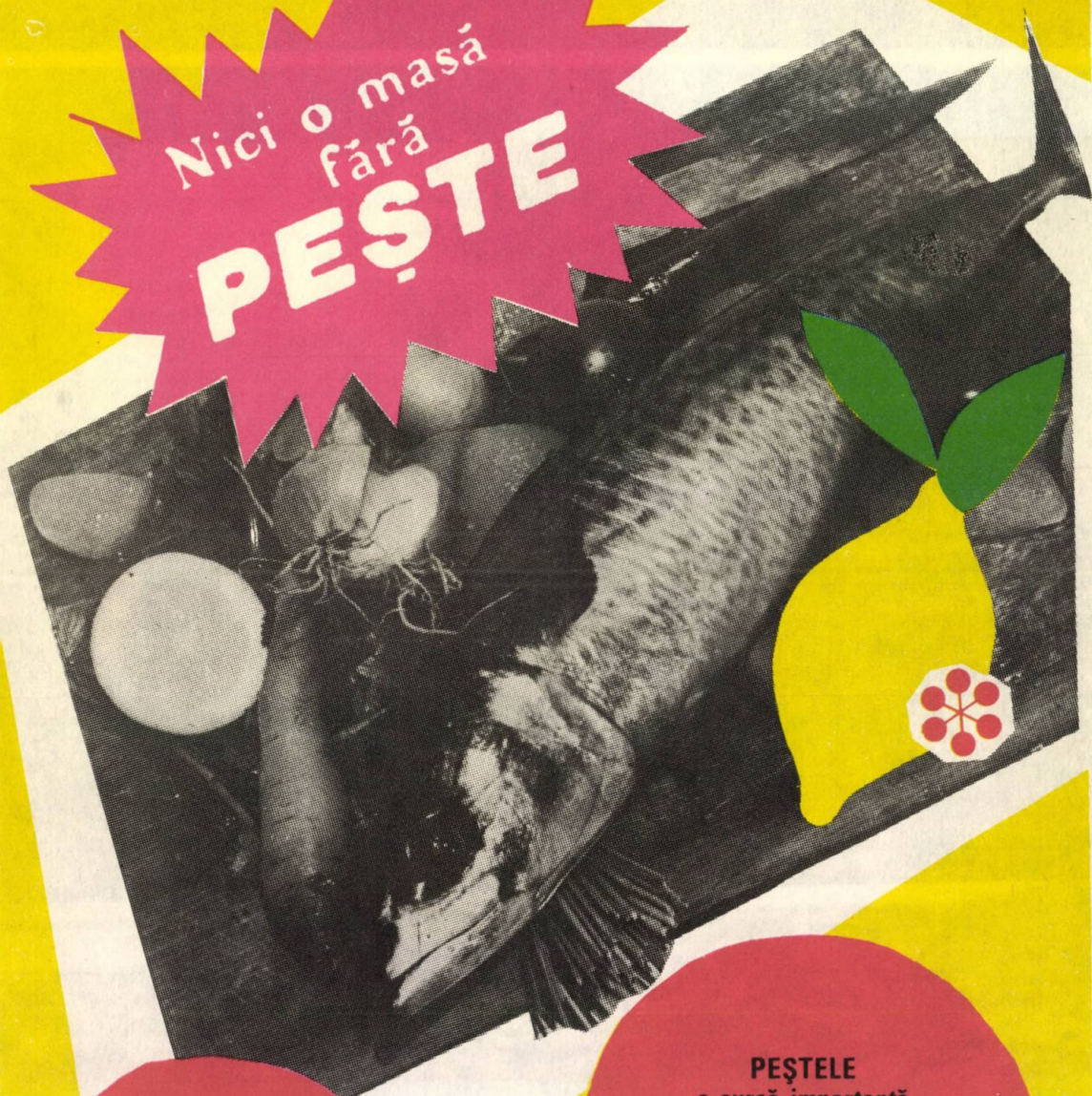


Loțiunea capilară GEROVITAL are o compoziție specială și un conținut bogat în substanțe naturale.

Utilizarea frecventă asigură revitalizarea epidermei, stimularea creșterii părului, reglează secreția sebo-reică și previne apariția mătreții.

Nici o masă
fără

PEȘTE

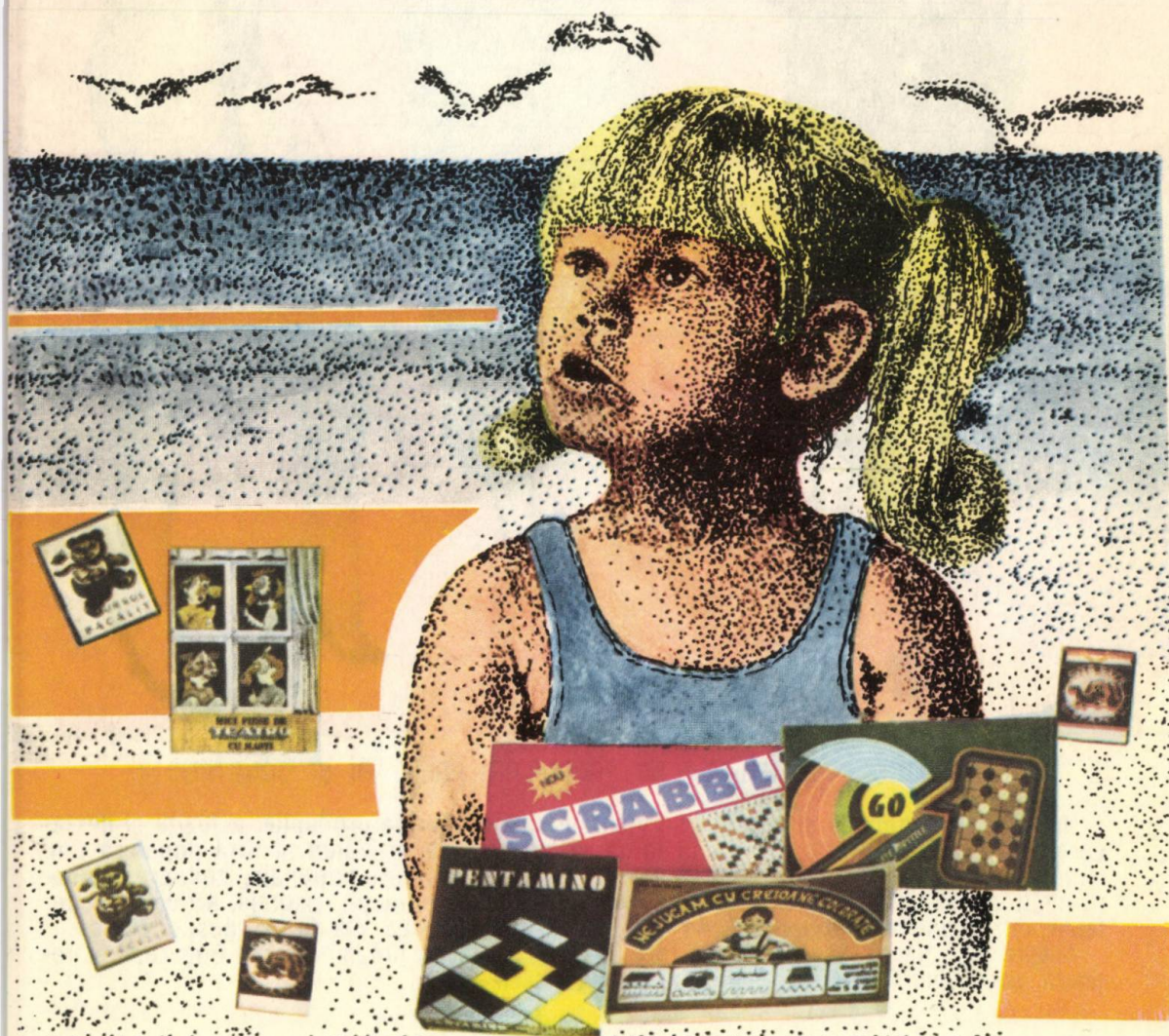


**semiconserve
conserve
preparate
din pește**

PEȘTELE
o sursă importantă
și de neînlocuit în alimentația zilnică
**PEȘTELE, SEMICONSERVELE
ȘI CONSERVELE**
din pește sînt
gustoase și
hrănitoare

NOUTĂȚI SUB EMBLEMA JECO

Jocurile logice educativ-colective sînt, în ultimul timp, tot mai solicitate de cumpărătorii de toate vîrstele. Jucăriile realizate de CENTRO-COOP, sub emblema „JECO”, pot contribui, de asemenea, la dezvoltarea proceselor de cunoaștere, percepție, reprezentare, limbaj, imaginație, atenție voluntară, urmărind însușirea și consolidarea cunoștințelor, formarea personalității copiilor și, implicit, a unor trăsături de caracter ca: perseverența, fair-play-ul, hărnicia, curajul, spiritul de ordine și disciplină, responsabilitatea. În București, numeroase magazine oferă produsele „JECO”. La cerere, jocurile pot fi expediate la domiciliu prin unitățile „Comerțului prin coletărie” sau „Cartea prin poștă”.





CENTROCOOP - CENTRALA DE PRODUCȚIE, PRESTĂRI ȘI CONSTRUCȚII

Unitățile de producție și prestări servicii ale cooperăției de producție, achiziții și desfacerea mărfurilor realizează o gamă largă de articole de artizanat și artă populară din: lemn, ceramică, sticlă, cristal, fier forjat, cusături, țesături naționale, covoare, cojoace-pieptare, împletituri răchită și paie, etc., precum și confecții, tricotaje, articole și confecții din broderie manuală și de mașină, articole de uz casnic și gospodăresc.

Aceste articole se găsesc de vânzare în magazinele de prezentare din București și rețeaua comercială CENTROCOOP din întreaga țară.

CENTROCOOP — C.P.P.C.



CENTRALA DE PRODUCȚIE.
PRESTARI ȘI CONSTRUCȚII

București, Bd. Magheru nr. 31, sectorul 1



ÎNȚEPRINDEREA
PENTRU ÎNȚEȚINEREA
ȘI REPARAREA
UTILAJELOR DE CALCUL
ȘI DE ELECTRONICĂ
PROFESIONALĂ



OFERĂ:

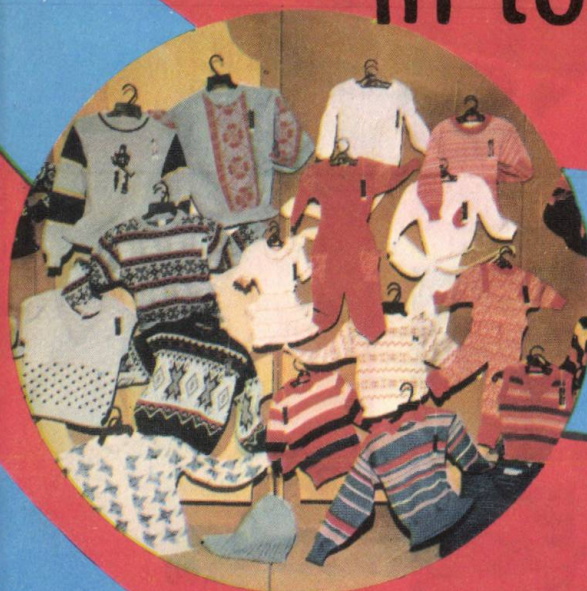
- Service hard și soft pentru tehnica de calcul, mașini de multiplicat (copiatoare), radiotelefoane, comenzi numerice ale mașinilor unelte, televiziune cu circuit închis, analizoare spectrale, calculatoare în proces;
- demonstrații tehnice cu echipamente de calcul și de electronică profesională cu ocazia târgurilor și expozițiilor internaționale;
- expertize tehnice pentru echipamentele de tehnică de calcul și de electronică profesională la solicitarea beneficiarilor;
- recepție, instalare și punere în funcțiune a diverselor tipuri de echipamente;
- reparații în perioada de garanție și de postgaranție;
- revizii periodice profilactice;
- organizarea de depozite de piese de schimb, de scule și de materiale necesare service-ului;
- organizarea în străinătate de filiale de service pentru echipamentele de calcul electronic exportate.

Rețineți adresa:

Bd. Prof. Dimitrie Pompei nr. 6, București, Sector 2, Tel. 88 20 70,
Telex IIRUC 11716 R.



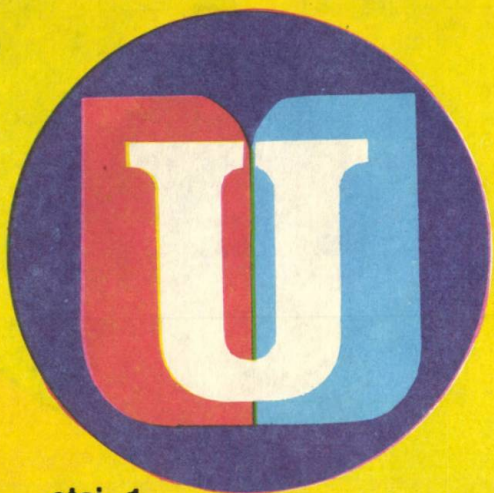
În ton cu moda!



Vestimentația pentru anul 1989 - confecții și tricotaje - se distinge printr-o croială modernă, cu accesorii funcționale, ceea ce conferă produselor ușurință la purtare.

Magazinele și raioanele specializate ale comerțului de stat vă stau la dispoziție în tot cursul anului cu o mare varietate de articole de confecții și tricotaje adecvate pentru toate anotimpurile, pentru toate gusturile.

Rămîne ca fiecare dintre dumneavoastră să alegeți ceea ce vi se pare mai frumos și mai potrivit.



MAGAZINUL UNIVERSAL UNIREA

Un magazin pentru toți,
cu un spectru larg de mărfuri.

etaj 1

articole pentru femei
și copii

etaj 2

articole pentru
garderoba bărbaților

etaj 3

articole pentru
timpul liber
(turism, sport etc.)

etaj 4

produse pentru
apartamentul
dumneavoastră

etaj 5

cofetărie

etaj 6

articole de lux



**Deschis
zilnic,
între orele
7,30—20,00
duminica
7,30—13.**

**FIȚI
BINEVENIȚII!**



"NUFĂRUL" ...
la noi acasă!

AUTOMATIC
și
AUTOMATIC SUPER —
mașini automate
de spălat rufe.
Calitatea sporită
a spălării
este asigurată
de numărul mare
de programe
de spălare
adecvate
tuturor
sortimentelor
de rufe:
Automatic —
12 programe;
AUTOMATIC SUPER —
16 programe.



Capacitatea maximă de spălare este de 5 kg rufe uscate; Manevrare ușoară și simplă; Consum rațional de energie electrică; Siguranță în exploatare; Uzură redusă a rufelor.
Termenul de garanție — 12 luni.
De vânzare în magazinele și raioanele comerțului de stat specializate în desfacerea produselor metalo-chimice.

R



R

R



*Drumeți,
Oameni ai vacanțelor,
Turiști...*

Materialele re folosibile constituie o importantă resursă de materii prime și energie. Prin recuperarea și valorificarea lor contribuți la asigurarea aprovizionării tehnico-materiale a producției, la combaterea poluării mediului înconjurător și menținerii echilibrului ecologic.

Lectura
dumneavoastră preferată ?

Evenimentul
fiecărui an
ALMANAHUL TURISTIC
Evenimentul
fiecărei luni
ROMÂNIA PITOREASCĂ

Almanah turistic 1989 editat de revista „România pitorească”
Redacția : str. Gabriel Péri nr. 8, sector I, București 70148

Redactor șef : POP SIMION

Redactor șef adj.: IUSTIN MORARU

Secretar responsabil de redacție : CORNEL BOZBICI

Redactori responsabili :

TRAIAN CARACIUC, MIHAI CREANGĂ, VALENTIN HOSSU-LONGIN

Prezentarea grafică : RADU POPA

Coperta : DAN PASERE

Fotografiile și reproducerile au fost executate de NATALIA DUMITRU,
CONSTANTIN CIOBOATĂ, PAVEL TÂNJALĂ, DAN PASERE
și AUREL TONCOGLAZ.

Tiparul executat la Combinatul Poligrafic „Casa Scintell”

Lei 20

Almanah turistic '89

CARTEA DUNĂRII